SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12

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

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, March 6, 2012
Tuesday, March 13, 2012
Wednesday, March 14, 2012

Issue No. 7

Sixteenth, seventeenth and eighteenth meetings on:

The emerging issues related to the Canadian airline industry

WITNESSES:
(*See back cover*)

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 6 mars 2012
Le mardi 13 mars 2012
Le mercredi 14 mars 2012

Fascicule n^{o} 7

Seizième, dix-septième et dix-huitième réunions concernant :

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

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

49376-49402-49410

STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Mercer
(or Tardif)	Merchant
Doyle	Unger
Eaton	Verner, P.C.
Eggleton, P.C.	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Carignan)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Mercer
(ou Tardif)	Merchant
Doyle	Unger
Eaton	Verner, C.P.
Eggleton, C.P.	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Carignan)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 6, 2012
(20)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eaton, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger, Verner, P.C. and Zimmer (12).

In attendance: Penny Becklumb and Alexandre Lavoie, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESS:

As an individual:

Ambarish Chandra, Rotman School of Management, University of Toronto.

Mr. Chandra made an opening statement and answered questions.

At 10:38 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, March 13, 2012
(21)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eaton, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger, Verner, P.C. and Zimmer (12).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 6 mars 2012
(20)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eaton, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger, Verner, C.P. et Zimmer (12).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOIN :

À titre personnel :

Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto.

M. Chandra fait une déclaration préliminaire puis, répond aux questions.

À 10 h 38, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 13 mars 2012
(21)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eaton, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger, Verner, C.P. et Zimmer (12).

In attendance: Penny Becklumb and Alexandre Lavoie, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

Tourism Industry Association of Canada:

David Goldstein, President and Chief Executive Officer;

Kevin Desjardins, Vice-President, Strategy and Public Affairs;

Adrienne Foster, Manager, Research and Policy.

Mr. Goldstein made an opening statement and, together with Ms. Foster, answered questions.

At 10:52 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, March 14, 2012
(22)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

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

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

City of Ottawa:

Steve Desroches, Deputy Mayor.

Fort McMurray Airport Authority:

Scott Clements, President and Chief Executive Officer.

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS :

Association de l'industrie touristique du Canada :

David Goldstein, président-directeur général;

Kevin Desjardins, vice-président, Stratégie et affaires publiques;

Adrienne Foster, gestionnaire, Recherche et politiques.

M. Goldstein fait une déclaration préliminaire, puis, avec l'aide de Mme Foster, répond aux questions.

À 10 h 52, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 14 mars 2012
(22)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable sénateur Dennis Dawson (*président*).

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

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS :

Ville d'Ottawa :

Steve Desroches, maire suppléant.

Fort McMurray Airport Authority :

Scott Clements, président et directeur général.

Mr. Desroches and Mr. Clements each made opening statements and answered questions.

At 8:02 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

M. Desroches et M. Clements font chacun une déclaration préliminaire puis, répondent aux questions.

À 20 h 2, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 6, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 a.m., to continue its study of emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

[*English*]

This morning we are continuing our study on the Canadian airline study. We are pleased to welcome Ambarish Chandra, who is an assistant professor of business economics at the University of Toronto's Rotman School of Management. Mr. Chandra has studied the phenomenon of Canadians who choose to fly out of U.S. airports.

Thank you for taking the time to talk to us this morning, Mr. Chandra.

Ambarish Chandra, Rotman School of Management, University of Toronto, as an individual: My name is Ambarish Chandra, and I am an assistant professor of business economics at the University of Toronto. By way of introduction, I received my PhD in economics from Northwestern University in 2006. From 2006 until last year, I was a professor at the University of British Columbia in Vancouver. My research examines firm competition and consumer behaviour in a range of industries, such as media, gasoline, automobiles, airlines, as well as, of late, the U.S.-Canada exchange rate and cross-border issues.

I am glad to be here today to discuss issues relating to the Canadian airline industry. I would like to divide my comments into three parts. First, I will describe the phenomenon of Canadians choosing to fly out of U.S. airports rather than Canadian ones. Second, I will discuss the reasons for this behaviour and why it has been growing of late. Third, I will provide my opinion on what, if anything, can be done about the situation.

On the first point, there is now a lot of evidence that a growing number of Canadians are choosing to fly out of U.S. airports rather than Canadian ones when travelling to destinations in the U.S. or internationally. Media reports on this practice are widespread, but it is actually hard to get definite numbers on how large this phenomenon is. In my own research, conducted partly with my former colleague Keith Head, at UBC, we have tried to estimate the extent of this practice. Using information from the Canada Border Services Agency, as well as from StatsCan, we have tried to estimate the number of Candians flying out of U.S. airports on an annual basis. If you look at appendix 1,

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 6 mars 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux que sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Je déclare la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[*Traduction*]

Ce matin, nous poursuivons notre étude du transport aérien au Canada. Nous sommes heureux d'accueillir M. Ambarish Chandra, qui est professeur adjoint d'économie d'entreprise à la Rotman School of Management, à l'Université de Toronto. M. Chandra a étudié le phénomène des Canadiens qui vont prendre l'avion aux États-Unis.

Je vous remercie d'être venu discuter avec nous ce matin, monsieur Chandra.

Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel : Mon nom est Ambarish Chandra et je suis professeur adjoint d'économie d'entreprise à l'Université de Toronto. Pour vous situer un peu, je dirai que j'ai obtenu mon doctorat en économie à l'Université Northwestern en 2006. De 2006 à l'an dernier, j'ai enseigné à l'Université de la Colombie-Britannique à Vancouver. Dans ma recherche, je me suis penché sur la concurrence entre les entreprises et les habitudes des consommateurs dans des industries comme les médias, l'essence, l'automobile et le transport aérien ainsi que, récemment, le taux de change entre le Canada et les États-Unis, et les questions transfrontalières.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter de la question de l'industrie du transport aérien au Canada. Je diviserai mes commentaires en trois parties. Je décrirai d'abord le phénomène des Canadiens qui choisissent des vols en partance des États-Unis plutôt que du Canada. Ensuite, je parlerai des raisons qui motivent ce comportement et de l'augmentation récente du phénomène. Finalement, je présenterai mon opinion sur ce qu'on pourrait faire pour remédier à la situation.

D'abord, des preuves considérables démontrent maintenant qu'un nombre grandissant de Canadiens choisissent les aéroports américains pour s'envoler vers une destination aux États-Unis ou ailleurs dans le monde. Malgré l'étendue des reportages des médias au sujet de cette pratique, il est difficile d'obtenir des chiffres précis sur l'ampleur du phénomène. Dans le cadre de mes recherches, menées en partie avec mon ex-collègue Keith Head à l'Université de la Colombie-Britannique, nous avons tenté d'estimer la portée de cette pratique. En nous fondant sur des données de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Statistique Canada, nous avons tenté d'estimer le nombre de

which I hope you have, it is a chart that shows you the growth in the fraction of Canadians who choose to fly out of U.S. airports. This number is the blue series on that graph that ranges over the last 20 years. What each number represents is simply, of the number of Canadians who choose to drive to the United States by car for a trip of at least one day or more, what fraction of those Canadians reported flying out of a U.S. airport. This is a self-reported number. It is not entirely reliable, but it is more or less reliable. StatsCan does a pretty careful job of choosing a sample and providing sample weights. We are quite confident, especially in the growth of this figure.

If you look at the blue line, it shows that this fraction of Canadians choosing to fly out of U.S. airports has gone from 1 per cent in 1990 to over 7 per cent today. If you actually express that in real numbers, more than 600,000 air trips are taken by Canadian residents out of U.S. airports rather than Canadian ones. That is in the last year.

Airlines in the U.S. are increasing their offerings at low-cost U.S. airports located near Canadian cities. There has been rapid growth in the offerings from airports such as Burlington, in Vermont, Bellingham, in Washington, and Buffalo, near Toronto, all of it targeted toward Canadian residents. U.S. Airlines are also strategically offering flights targeted almost entirely to Canadian, rather than to U.S., residents. Alaska Airlines recently added non-stop service to Hawaii from Bellingham airport. These low cost U.S. airports offer updated information on travel to and from Canadian cities. If you were to go to their websites, they offer you real-time data on border wait times, travel to their airports, bus service, train service, et cetera. They are clearly targeting Canadian residents. These practices have not escaped the attention of Canadian airports and other organizations that rely on air travellers in Canada. About a year ago, my colleague and I were approached by senior management at Vancouver International Airport who were concerned by the growing number of B.C. residents, Lower Mainland residents in particular, who were choosing to fly out of airports in Washington State. They commissioned a survey of these residents to ask them their reasons for doing so, and it is very clear. All of the travellers said that they were responding to higher airfares in Canada compared to lower airfares in the U.S. I have no doubt that other airports in Canada are similarly concerned about the loss of passengers to rivals in nearby U.S. cities.

It is important to realize that the growth of cross-border fliers has repercussions not only for Canadian Airlines but also for other businesses in Canada that rely on travellers, including parking and concession services at Canadian airports, hotels near

Canadiens qui choisissent des vols en partance des États-Unis. Le graphique de l'annexe 1 — et j'espère que vous l'avez — illustre la croissance de la fraction des résidants canadiens qui choisissent des vols en partance des États-Unis. Il s'agit de la série de chiffres en bleu dans ce graphique qui couvre une période de 20 ans. Chaque chiffre correspond simplement au pourcentage des Canadiens qui sont allés aux États-Unis en voiture pendant au moins une journée et qui ont affirmé avoir pris l'avion pendant ce séjour. Ces chiffres sont fondés sur les déclarations des intéressés et ne sont pas tout à fait fiables, mais il est utile d'examiner leur croissance au fil des ans. En règle générale, Statistique Canada constitue avec soin ses échantillons et pondère ses résultats. Nous avons donc bonne confiance dans la valeur de ces chiffres, en particulier les taux de croissance.

Regardez la ligne bleue. Elle montre que la fraction des Canadiens qui choisissent des vols en partance des États-Unis est passée d'environ 1 p. 100 en 1990 à environ 7 p. 100 aujourd'hui. Concrètement, cela signifie que plus de 600 000 résidants canadiens ont pris des vols en partance des États-Unis plutôt que du Canada. C'est pour l'an dernier.

Les transporteurs aériens des États-Unis augmentent leurs offres à tarifs réduits aux aéroports situés près des villes canadiennes. L'augmentation des options de vol en partance de Burlington, au Vermont, de Bellingham, dans l'État de Washington, et de Buffalo, non loin de Toronto, vise sans aucun doute à attirer les résidants canadiens. Stratégiquement, U.S Airlines offre également des vols qui sont destinés presque entièrement aux Canadiens, et non aux Américains. Alaska Airlines a récemment ajouté un service sans escale vers Hawaii en partance de l'aéroport de Bellingham. Ces aéroports américains à tarifs réduits offrent des renseignements à jour sur les moyens de transport en partance et à destination de villes canadiennes. Sur leurs sites Web, ils affichent des données en temps réel sur les délais à la frontière, les trajets qui mènent à l'aéroport, les services d'autobus et de train, et cetera. Cela montre clairement qu'ils sont bien au fait du marché canadien et qu'ils tentent de lui plaire. Ces pratiques n'ont pas échappé à l'attention des aéroports canadiens et d'autres organisations qui dépendent des passagers aériens au Canada. Il y a environ un an, mon collègue Keith Head et moi avons été consultés par la haute direction de l'aéroport international de Vancouver, qui s'inquiétait du nombre croissant de résidants du Lower Mainland de la Colombie-Britannique qui utilisaient les aéroports de l'État de Washington. Elle a commandé une enquête sur les résidants de la Colombie-Britannique qui avaient pris des vols en partance des États-Unis et étudié les raisons qui les motivaient à le faire. Tous ces voyageurs ont dit le faire en raison des tarifs plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Je suis certain que d'autres aéroports canadiens sont également préoccupés par la perte de passagers au profit de rivaux américains situés à proximité.

Il est important de reconnaître que l'augmentation du nombre de passagers d'outre frontière a des répercussions non seulement sur les transporteurs canadiens, mais également sur les autres entreprises canadiennes qui offrent des services de soutien à ces

airports, taxi companies in big cities and, of course, local and provincial governments, and, ultimately, the federal government, that collect tax revenue based on these travellers.

I would like to comment on what I believe are the reasons for this phenomenon. The first and most obvious is the exchange rate. The Canadian dollar is quite strong by historical standards. It has been above parity for most of the last two years, or close to that level, with respect to the U.S. exchange rate. If you refer to appendix 1, I have plotted, in the red series, the value of the U.S.-Canada exchange rate. This is information that is well known. After being quite undervalued in the early part of the decade, the loonie appreciated sharply, starting in 2002. There was a drop again in 2009, but it is back up to above parity. You can see that these two series more or less track each other in the last decade. That is, the number of Canadians travelling out of U.S. airports has grown in conjunction with the exchange rate, but it is not entirely driven by the exchange rate. The drop in the Canadian dollar, in 2009, did not reduce the number of travellers flying out of U.S. airports. That suggests there is more than just the exchange rate at play here.

The second reason is that airfares from Canadian airports to U.S. and international destinations tend to be higher than for comparable flights from U.S. airports. There are two reasons for this. First, it is generally believed that airports need to pay higher taxes, higher airport improvement fees, and landing fees for operating out of Canadian airports. As I will point out in a minute, this is not necessarily supported by the data. Second, there is considerably less competition on most routes out of Canadian airports, whether for domestic, transporter, or international flights. As a result, the fare difference between flying out of U.S. airports, rather than Canadian ones, can be enormous.

If you refer to appendix 2 for a second, it provides data on how much this premium for flying out of Canadian airports is. Appendix 2 is relative prices to the top five U.S. destinations. What I have done there is use actual, very detailed airfare data from the three big Canadian airports, as well as from their closest U.S. rivals, and plotted the premium that Canadian airports or, effectively, Canadian airlines charge.

For example, the red line shows the premium for flying out of Toronto rather than Buffalo for flying to the top five destinations where Canadians in Toronto tend to fly. You can see that the

voyageurs, par exemple les stationnements et les commerces aux aéroports canadiens, les hôtels à proximité des aéroports, les services de taxis dans les grandes villes et, bien sûr, les administrations municipales, les gouvernements provinciaux et, évidemment, le gouvernement fédéral, qui perçoivent des droits sur les voyages aériens.

J'aimerais maintenant commenter les raisons qui, selon moi, expliquent ce phénomène. La première raison, la plus évidente, est le taux de change Canada-États-Unis. Le dollar canadien est actuellement très fort par rapport au dollar américain, sur le plan historique. Le dollar canadien se maintient plus ou moins au-dessus de la parité par rapport au dollar américain depuis plus de deux ans. Si vous consultez l'annexe l, j'ai tracé en rouge l'évolution du taux de change Canada-États-Unis. C'est de l'information que l'on connaît bien. Après avoir été passablement sous-évaluée au début de la décennie, la devise canadienne s'est beaucoup appréciée à partir de 2002. Sa valeur a chuté à nouveau en 2009, mais elle est revenue au-dessus de la parité depuis. Vous voyez que ces deux séries se correspondent à peu de choses près au cours de la dernière décennie : le nombre de Canadiens qui prennent des vols aux aéroports américains a augmenté à mesure que la valeur de notre devise augmentait, mais il n'est pas entièrement assujetti au taux de change. La baisse du dollar canadien en 2009 ne s'est pas accompagnée d'une diminution du nombre de voyageurs qui ont pris des vols en partance des États-Unis. Il semble donc que d'autres facteurs que le taux de change interviennent à cet égard.

La deuxième raison est que le coût des billets d'avion vers des destinations américaines ou internationales est souvent plus élevé aux aéroports canadiens que celui de vols comparables en partance des aéroports américains. Deux raisons expliquent cette situation. D'abord, on croit généralement que les transporteurs aériens doivent payer des taxes, des frais d'améliorations aéroportuaires et des redevances d'atterrissage plus élevés au Canada. Comme je le soulignerai dans une minute, cette opinion n'est pas nécessairement appuyée par les données. Deuxièmement, il y a beaucoup moins de concurrence sur la majorité des itinéraires en partance d'aéroports canadiens, que ce soit pour les vols intérieurs, transfrontaliers ou internationaux. La différence tarifaire entre les vols en partance des États-Unis et ceux en partance du Canada peut donc être énorme.

Regardons un instant l'annexe 2, qui présente des données sur ce qu'il en coûte de plus pour prendre un vol à un aéroport canadien. L'annexe 2 illustre les données sur le coût relatif des vols vers les cinq principales destinations américaines. J'ai utilisé pour ce faire des données concrètes et très détaillées sur le coût du billet à partir des trois grands aéroports canadiens ainsi que de leurs plus proches concurrents aux États-Unis et j'ai tracé une ligne correspondant au supplément que l'on paie aux aéroports canadiens ou, plus exactement, au prix demandé par les transporteurs aériens canadiens.

La ligne rouge, par exemple, montre la différence de coût d'un vol en partance de Toronto plutôt que de Buffalo à destination des cinq principales destinations où les Canadiens de Toronto

premium was about 60 per cent in 2002. It grew to more than 100 per cent in 2007, which effectively means it was more than twice as expensive to fly out of Toronto as it was to fly out of Buffalo to the top five destinations of Canadians. That figure has dropped in the last few years but it is still almost 75 per cent, which is enormous. There is no doubt that travellers are responding to this fare difference.

The premium is not as high for Vancouver and for Montreal but it is still considerable. It is still over 25 per cent and more like 30 per cent for both of those airports.

Incidentally, I have plotted the fares for the top five destinations from each of these three airports. The places that Canadians would fly to out of Toronto are, of course, different from the places Canadians would fly to out of Vancouver. People living in Vancouver tend to go to California or Hawaii. People living in the eastern part of Canada tend to go to Florida or New York. Regardless, we have taken all that into account and those are the high premiums we have to pay when flying out of Canadian airports.

Appendix 3 provides details on the source of the fare difference between Canadian and U.S. airports, and effectively out of these airlines. Looking at the first chart in appendix 3, which is the fare at Chicago O'Hare, from Vancouver and its two competing airports in the U.S., as well as from Toronto and its competition in Buffalo, first, the fare difference is huge, as shown in the previous figure. However, most of that fare difference comes from the underlying charge that the airline is imposing and not due to government charges and not due airport improvement fees. As you can see, the difference there between U.S. and Canadian airport charges is actually minimal.

These airport charges are only airport improvement fees. They do not take into account landing fees because we do not have data on what those landing fees are. I believe that Canadian airports charge higher landing fees because they apparently have to pay higher rents. That is something you may well have heard about in the last few weeks. I cannot comment on that. We do not have publicly available data to comment on that. However, there is still plenty of evidence showing that airlines themselves are charging much higher airfares out of Canadian airports to the same destination. This is true if you were to compare Vancouver to the two airports in Washington State. If you look at Toronto versus Buffalo, the same pattern is obvious there. Most of the difference in the final fare is due to the difference in the charge the airline imposes, not in terms of taxes. I will not go through the other charges, but there is more evidence showing the same is true for flights out of Montreal and flights out of Vancouver.

tendent à se rendre par avion. Vous constatez que le supplément était d'environ 60 p. 100 en 2002. Il a dépassé les 100 p. 100 en 2007, ce qui signifie qu'il en coûtait plus de deux fois plus cher pour partir de Toronto vers les cinq principales destinations des Canadiens que pour partir de Buffalo. Cette proportion est en recul depuis quelques années, mais elle est encore de près de 75 p. 100, et c'est énorme. Il est certain que les voyageurs réagissent à cette différence des tarifs.

Le supplément n'est pas aussi élevé à Vancouver et à Montréal, mais il est tout de même considérable. Il est supérieur à 25 p. 100 et plus près de 30 p. 100 dans ces deux aéroports.

En passant, j'ai tracé le graphe des tarifs pour les cinq principales destinations à partir de chacun de ces aéroports. En principe, les Canadiens qui partent de Toronto ne vont évidemment pas aux mêmes endroits que ceux qui s'envolent de Vancouver. Les habitants de Vancouver ont tendance à aller en Californie ou à Hawaï. Les personnes qui vivent dans l'est du Canada vont plutôt en Floride ou à New York. Néanmoins, nous avons tenu compte de tout cela, et c'est ce qu'il nous en coûte de plus pour prendre l'avion aux aéroports canadiens.

L'annexe 3 fournit certains détails quant à la cause de la différence tarifaire entre les aéroports américains et les aéroports canadiens et, de fait, entre ces transporteurs aériens. Le premier graphique de l'annexe 3 compare les tarifs à destination de l'aéroport O'Hare, à Chicago, à partir de Vancouver et de ses deux compétiteurs américains ainsi que de Toronto et de son concurrent, Buffalo. Premièrement, nous constatons que la différence des tarifs est énorme, comme le montre la figure précédente. L'essentiel de cette différence, toutefois, est attribuable aux frais des transporteurs aériens et non pas aux droits perçus par les gouvernements ou aux frais d'amélioration aéroportuaire. Comme vous le voyez, la différence entre les frais perçus aux aéroports américains et canadiens est minime.

Ces aéroports perçoivent uniquement les frais d'amélioration aéroportuaire. Nous ne tenons pas compte des redevances d'atterrissage, parce que nous n'avons pas de données sur ces redevances. Je crois que les aéroports canadiens perçoivent des redevances d'atterrissage plus élevées parce qu'ils paient des loyers supérieurs. C'est sans doute une question dont vous avez entendu parler ces dernières semaines. Je ne peux pas me prononcer sur cette question. Nous n'avons pas de données publiées sur lesquelles nous pourrions fonder nos commentaires. Quoi qu'il en soit, il semble évident que les transporteurs aux aéroports canadiens exigent, pour la même destination, des tarifs de base nettement plus élevés. Cela est vrai si vous comparez Vancouver aux deux aéroports de l'État de Washington. Si vous prenez Toronto et Buffalo, cette différence est également évidente. L'essentiel de la différence du coût final du billet est attribuable à la différence entre les prix exigés par les transporteurs aériens, et non pas aux taxes. Je ne vais pas commenter les autres frais, mais il y a également des données qui révèlent que cela vaut aussi pour les vols en partance de Montréal et de Vancouver.

I would like to now discuss my opinion on what can be done about the situation, if anything. The first point I would like to make is that if U.S. airports and airlines are offering greater services to Canadian travellers, then that is unambiguously a good development for us. To the extent that the loonie has played a role in this development is also a positive step for us.

Despite the national conversation that has taken place in the last few weeks, it must be noted that a stronger dollar is almost always a net benefit for Canada, even though I acknowledge that it might be a negative development for some regions and some firms. Overall, if you consider the entire Canadian economy, the extent to which it benefits consumers and keeps inflation in check outweighs the loss to some firms that might be exporters.

My second point is that there are basic structural reasons to explain why airline competition is lower in Canada, both in domestic and international travel. It is useful to compare Canada's situation with that of other countries. Canada has one large carrier, Air Canada, and one midsize carrier, WestJet. Together they make up more than 90 per cent of the market. The other carriers are close to insignificant in terms of competition.

Successfully operating a large airline requires a substantial scale of operations and Canada's population is simply not large enough to support two large national carriers. We saw this clearly when Air Canada and Canadian Airlines were both in the market. It was very hard for them both to operate successfully. By contrast, the United States, with a population that is 10 times that of Canada, can support six to eight large airlines and they do. That is despite the recent consolidation that has happened in that country.

The situation is different in European countries, which generally do not have the population to support more than one national airline either. However, the small geographic size of European countries, along with better rail networks, implies that this is not an important issue. Flights that are at least an hour in length will almost always cross international lines in Europe, which means that there will be competition from multiple carriers. Flights shorter than that will almost always have good competition from high-speed rail networks. That means overall airlines in Europe face considerable competition.

Canada is in a uniquely unfavourable situation with regard to airline competition. The population is not large enough to support more than one big carrier, yet our land mass is the same size as that of the United States. The east-west dispersion of the population, as well as our relative geographic isolation from other countries, only compounds the problem.

J'aimerais maintenant présenter mon opinion sur ce qu'on pourrait faire pour remédier à la situation. J'aimerais d'abord souligner qu'il est à l'avantage des Canadiens que les aéroports et les transporteurs américains offrent plus de services aux voyageurs canadiens, c'est un aspect dont nous profitons incontestablement. Il est également positif qu'un dollar plus fort soit à l'origine de ce développement.

Malgré le débat national qui a eu lieu ces dernières semaines au sujet de la force du dollar, il est important de noter qu'un dollar plus fort représente presque toujours un avantage net pour le Canada, bien que je reconnaisse que cela puisse nuire à certaines régions et à certaines entreprises. Toutefois, si l'on tient compte de l'ensemble de l'économie canadienne, les avantages qu'un dollar fort offre aux consommateurs et son effet régulateur de l'inflation l'emportent sur les pertes de certaines entreprises exportatrices.

Mon deuxième point concerne les raisons structurelles fondamentales qui expliquent pourquoi la concurrence aérienne est plus faible au Canada, tant pour les vols intérieurs que pour les vols internationaux. Il est utile de comparer l'industrie du transport aérien au Canada à celle des États-Unis et d'autres pays. Le Canada possède un grand transporteur, Air Canada, et un transporteur intérieur intermédiaire, WestJet. Ensemble, ils occupent plus de 90 p. 100 du marché. Les autres transporteurs ont très peu de poids sur le plan de la concurrence.

Exploiter avec succès un grand transporteur exige une envergure considérable des opérations, et la population du Canada n'est pas assez importante pour soutenir deux grands transporteurs. Cette réalité a été clairement illustrée pendant la période où Canadien International et Air Canada existaient concurremment. Les deux transporteurs avaient énormément de difficulté à se maintenir. À titre de comparaison, les États-Unis, avec une population dix fois supérieure à la nôtre, peuvent supporter de six à huit grands transporteurs, et ce, malgré une fusion récente dans ce pays.

La situation est différente dans les pays européens qui, habituellement, n'ont pas non plus la population voulue pour appuyer plus d'un transporteur. Cependant, la petite superficie des pays européens ainsi que leurs réseaux ferroviaires plus développés font en sorte qu'il ne s'agit pas d'un problème très important. Les vols de plus d'une heure traverseront presque toujours des frontières, ce qui permet à plusieurs transporteurs de se livrer concurrence sur ces itinéraires, alors que les réseaux ferroviaires rapides d'Europe représentent une concurrence appropriée pour les vols plus courts. Les transporteurs aériens d'Europe doivent donc soutenir une concurrence considérable.

La situation unique du Canada ne favorise pas la concurrence aérienne. La population ne suffit pas pour justifier l'existence de plus d'un grand transporteur, quoique notre superficie soit la même que celle des États-Unis. De plus, la dispersion est-ouest de la population ainsi que notre isolement géographique par rapport aux autres pays aggravent le problème.

As a result, there simply is not enough competition in the domestic airline sector to bring prices in line with those in the U.S. or elsewhere. This problem is not restricted to the domestic sector but it overflows into foreign travel as well. Canadians who live outside the large cities almost always need to connect through a larger hub in Canada, which provides a huge competitive advantage to Canadian Airlines and essentially to Air Canada. It enables them to charge considerably higher fares to international destinations as well. For this reason, I believe Canada needs to be especially willing to take bold action to support competition in the airline sector.

The first step I would propose is relaxing rules against cabotage, which is the practice of foreign transport companies providing domestic services. More specifically, I believe that Canada should allow foreign airlines to operate point-to-point flights within Canadian cities if they should desire. This proposal would permit U.S. carriers, as well as European carriers, to operate between Montreal, Toronto and Vancouver, where they already have operations. News reports indicate that European carriers would be interested in providing these services if permitted to do so. It is not obvious that U.S. carriers would respond as well. Because they have a strong hub-and-spoke nature of operations they may choose not to respond, but it is an option worth considering.

To be clear, most countries do not generally permit cabotage but, as I have noted, Canada is in a unique situation and we need to consider unconventional measures that may not be necessary in other countries. The United States and most countries in Europe would have little to gain from relaxing rules against cabotage, but Canada stands to gain a lot. For that reason I would consider unilaterally relaxing rules against cabotage even if other countries did not follow suit. This would have substantial benefits to Canadian travellers.

I acknowledge that this proposal would face strong political obstacles and also strong objections from Canadian airlines. Therefore, my second proposal is less bold but hopefully more feasible.

Currently cabotage rules also prevent Canadians from taking connecting flights on U.S. carriers between cities in Canada. For example, a Canadian living in Vancouver is not permitted to fly on an American carrier and then continue from Chicago to Montreal or Toronto. The argument is that is akin to providing domestic service within Canada. However, this illustrates the perversity of airline policy. If it is indeed cheaper for U.S. airlines to provide connecting service through U.S. cities, that is to fly passengers across the border twice to have them connect, change planes and transfer their bags, if it is cheaper for U.S. airlines to

Par conséquent, il n'y a tout simplement pas assez de concurrence dans le secteur des transporteurs intérieurs pour aligner les prix sur ceux des États-Unis ou d'ailleurs dans le monde. Ce problème ne se limite pas aux vols intérieurs, il touche aussi les vols internationaux. Les Canadiens qui vivent en dehors des grandes villes doivent presque toujours faire escale dans les aéroports des grands centres. Il s'agit là d'un immense avantage pour les transporteurs canadiens, et essentiellement pour Air Canada, qui peuvent alors exiger des frais considérablement plus élevés pour les vols internationaux. Pour cette raison, je crois que le Canada doit être vraiment disposé à prendre des mesures audacieuses pour favoriser la concurrence dans le secteur du transport aérien.

Je proposerais de commencer par assouplir la réglementation en matière de cabotage, c'est-à-dire la pratique pour les entreprises de transport étrangères d'offrir des services intérieurs. Le Canada devrait en particulier permettre aux transporteurs étrangers d'exploiter des vols point à point entre les villes canadiennes, s'ils le désirent. Cette proposition permettrait aux transporteurs américains et européens d'offrir des services entre Montréal, Toronto et Vancouver, des villes canadiennes qu'ils desservent déjà. Les médias indiquent que les transporteurs européens souhaiteraient fournir de tels services, si la réglementation le leur permettait. Il n'est pas évident que les transporteurs américains suivraient le mouvement, en raison de l'importance de leur réseau en étoile, mais il s'agit d'une option qu'il vaut certainement la peine d'envisager.

Bien sûr, la majorité des pays interdisent le cabotage, mais comme je l'ai mentionné, la situation du Canada est unique et le pays se doit d'envisager des mesures non conventionnelles qui ne sont peut-être pas nécessaires dans d'autres pays. Les États-Unis et la majorité des pays européens ne profiteraient pas vraiment d'un assouplissement de la réglementation en matière de cabotage, mais le Canada a tout à y gagner. Pour cette raison, je crois que le Canada devrait envisager d'assouplir de façon unilatérale la réglementation en matière de cabotage, même si les autres pays ne suivent pas le mouvement. Cette solution profiterait grandement aux voyageurs canadiens.

Je reconnais que cette proposition se heurterait à de sérieux obstacles politiques ainsi qu'à une forte opposition de la part des transporteurs canadiens. Ma deuxième proposition est donc moins audacieuse mais, avec un peu de chance, plus réaliste.

Actuellement, la réglementation en matière de cabotage interdit également aux Canadiens de prendre des vols avec correspondance à bord de transporteurs américains pour voyager entre deux villes canadiennes. Autrement dit, un passager ne peut pas aller de Vancouver à Montréal en passant par Chicago à bord d'un vol de United ou d'American, même si ces transporteurs offrent ces deux trajets. La logique derrière cette idée est que si les transporteurs américains offrent ces itinéraires, c'est comme s'ils offraient des vols intérieurs au Canada. Cela démontre bien la perversité de la politique du transport aérien. S'il est effectivement

do that than for Canadian airlines to offer direct service within Canada, then we should encourage Canadian travellers to pursue those itineraries.

Ultimately, public policy in Canada should be designed to benefit Canadian citizens and taxpayers, not the interests of large private corporations. I would strongly urge this committee to consider relaxing rules against stopover flights at U.S. airports which currently prevent U.S. carriers from providing competition to Canadian carriers. As with my proposal above, I believe that Canada should consider unilaterally relaxing these rules even if there is no move by the U.S. to do so.

By way of conclusion, I would like to discuss the real effects of high airfares in Canada and what that implies for our citizens. Appendix 4, domestic kilometres flown per capita, which is just a simple table, shows the number of passenger air miles flown domestically by Canadian residents compared to Americans. This number is on a per capita basis, so they adjust for the much larger population in the U.S.

The chart shows that the number of per capita miles flown by Canadian residents is less than half of what it is in the U.S. This is not something that is due to the geographic distribution of the population. If anything, that should lead to more Canadians flying, not fewer. There may be a few reasons for this, such as lower interprovincial integration in Canada or perhaps language barriers. My belief is that one very important factor that is likely to be driving this huge disparity between Canadian and U.S. rates of travel is simply the higher airfares we pay in Canada. My belief is that these higher airfares lead Canadians to fly less than our U.S. counterparts and, when we do fly, we pay much more.

We should be clear about the costs of these high fares and low travel numbers. Canadians are flying less to see friends, family and loved ones, but they are also flying less for business and for work. Government policy that protects one industry ends up hurting all the other industries and businesses that rely on air travel. This refers not just to industries such as hotels and airports which provide support services for the airlines, but also to consumers. By consumers I mean leisure as well as business travellers. I have no doubt that any measures taken to increase airline competition in Canada will be opposed by domestic airlines but I believe that these measures will be supported by everyday Canadians and by the wider business community.

moins coûteux pour les transporteurs américains d'offrir un service avec correspondance aux États-Unis, c'est-à-dire de faire traverser la frontière deux fois aux passagers et de payer les coûts relatifs au changement d'avion et au transfert des bagages, que ce qu'il en coûte aux transporteurs canadiens pour offrir un vol point à point au Canada, on devrait encourager les consommateurs à choisir ces options, et les transporteurs américains devraient pouvoir commercialiser ces itinéraires auprès des passagers.

En définitive, la politique publique au Canada devrait être conçue au profit des citoyens canadiens et des contribuables, et non pas servir les intérêts des grandes sociétés privées. J'encourage fortement le comité à envisager l'assouplissement de la réglementation interdisant les vols avec arrêt dans des aéroports américains, qui empêche actuellement les transporteurs américains de faire concurrence aux transporteurs canadiens. Conformément à la proposition qui précède, je crois que le Canada devrait envisager d'assouplir la réglementation de façon unilatérale, même si rien n'indique que les États-Unis emboîteront le pas.

Pour terminer, j'aimerais parler des vraies conséquences des tarifs aériens élevés au Canada et de ce que cela signifie pour nos citoyens. L'annexe 4, un simple tableau, illustre le nombre de passager-milles parcourus par habitant sur des vols intérieurs au Canada, comparativement à ce nombre aux États-Unis. Ce sont des chiffres par habitant, ce qui neutralise les effets de la population beaucoup plus importante des États-Unis.

Le graphique montre que le nombre de milles parcourus par habitant par les Canadiens est plus de deux fois moindre qu'aux États-Unis. Ce résultat ne dépend pas de la distribution géographique de la population des deux pays. Si tel était le cas, il devrait y avoir plus de Canadiens qui prennent l'avion, et non pas moins. Il se peut que ce phénomène soit attribuable à une faible intégration entre les provinces ou, peut-être, aux barrières linguistiques, mais un facteur très important qui explique probablement cette énorme différence est simplement le coût des voyages aériens qui est beaucoup plus élevé au Canada. Je crois que ces tarifs plus élevés incitent les Canadiens à moins prendre l'avion que nos voisins américains, et lorsque nous le faisons, nous payons beaucoup plus cher.

Nous devrions être clairs au sujet de ces tarifs élevés et du petit nombre de déplacements. Non seulement les Canadiens prennent moins l'avion pour aller voir leurs amis et leurs familles, mais en outre ils prennent moins l'avion pour les affaires et le travail. La politique gouvernementale qui protège une industrie finit par nuire à toutes les autres industries et entreprises qui sont tributaires des voyages aériens. On ne parle pas simplement d'industries comme les hôtels et les aéroports, qui fournissent des services de soutien aux transporteurs, mais également des clients des transporteurs — les personnes qui voyagent par agrément et celles qui voyagent pour raisons d'affaires. Je suis certain que nos transporteurs intérieurs s'opposeront à toutes les mesures qui pourraient être prises pour stimuler la compétition dans le transport aérien au Canada, mais par contre je crois que le monde des affaires en général ainsi que les Canadiens ordinaires appuieront ces mesures.

To be perfectly frank, governments in Canada have shown an unfortunate tendency to side with the airline industry against the interests of Canadian consumers. The choice is clear: If we continue to design public policy to favour this industry, we should not be surprised by higher airline prices in Canada, lower rates of travel by Canadian residents and, ultimately, more Canadians going south across the border to fly from U.S. airports.

The Chair: Thank you, Mr. Chandra.

Senator Eggleton: It looks like you would sacrifice Air Canada and a domestic industry to allow foreign companies to come in and take passengers in Canada. Have you looked at the impact of that on employment and on the aerospace industry? You said that it will have positive effects if there is more competition in terms of the leisure and business travellers, but what about the downside of this? Have you examined that part?

Mr. Chandra: There certainly would be a downside, but I believe it would be minimal. At most, foreign airlines would consider flying only between large Canadian cities. They would not have the resources or the operations to offer service between small Canadian cities. We are talking essentially about flights between Vancouver, Montreal and Toronto.

Even if there is a downside to Air Canada, government policy should be about protecting the interests of Canada as a whole and not the interests of a private corporation, and fundamentally, Air Canada is a private corporation. We should be deciding policy to benefit all Canadians, whether travellers or the support industries that rely on them. All industries that rely on air travel currently are being hurt by the low rates of travel and the high fares in this industry.

Beyond that, you mentioned employment. If U.S. or European carriers were to offer services between Canadian cities, that would not decrease Canadian employment because they would have to hire Canadian workers to operate flights and manage gate operations out of these cities. It would not increase employment in foreign countries but would increase it right here in Canada. They would fly out of Canadian airports, pay Canadian tax and landing fees to Canadian governments and hiring Canadian workers. On that score, I would not worry about employment at all.

I certainly agree that Air Canada and other airlines here would oppose this move. Fundamentally, if we are designing policy to benefit the country as a whole, we should not put so much weight on the interests of one private corporation.

Pour dire les choses comme elles sont, les gouvernements canadiens ont manifesté une tendance regrettable à prendre le parti de l'industrie du transport aérien plutôt qu'à favoriser les intérêts des consommateurs canadiens. Le choix est très clair, si nous continuons d'élaborer la politique publique en fonction des intérêts de cette industrie, nous ne devrions pas nous étonner des tarifs aériens plus élevés au Canada, des faibles taux de déplacement des Canadiens et du flux croissant de voyageurs qui vont prendre l'avion au sud de la frontière.

Le président : Merci, monsieur Chandra.

Le sénateur Eggleton : Il me semble que vous êtes prêt à sacrifier Air Canada et une industrie nationale pour permettre à des entreprises étrangères de venir embarquer des passagers au Canada. Avez-vous étudié l'impact de cette mesure sur l'emploi et sur l'industrie aérospatiale? Vous avez dit que l'accroissement de la concurrence aurait des effets positifs pour les voyageurs d'agrément et les personnes qui voyagent par affaire, mais qu'en est-il des conséquences nocives? Vous êtes-vous penché sur cet aspect?

M. Chandra : Il y aurait certainement des conséquences négatives, mais je crois qu'elles seraient minimes. Au pire, les transporteurs aériens étrangers envisageraient d'assurer la liaison uniquement entre les grandes villes canadiennes. Ils n'auraient ni les ressources ni la structure nécessaires pour offrir un service entre les petites villes canadiennes. Nous parlons essentiellement de vols entre Vancouver, Montréal et Toronto.

Même s'il y a des conséquences pour Air Canada, la politique gouvernementale devrait viser à protéger les intérêts du Canada dans son ensemble, plutôt que ceux d'une entreprise privée et, essentiellement, Air Canada est une société privée. Nous devrions déterminer la politique en fonction des intérêts de tous les Canadiens, que ce soit les voyageurs ou les industries de soutien qui comptent sur eux. Toutes les industries qui sont tributaires du transport aérien subissent le contrecoup des faibles taux d'utilisation et des tarifs élevés de cette industrie.

Par ailleurs, vous avez mentionné l'emploi. Si les transporteurs américains ou européens devaient offrir des services entre certaines villes canadiennes, cela ne réduirait pas l'emploi parce qu'ils devraient embaucher des travailleurs canadiens pour exploiter les vols et gérer les activités aux portes d'embarquement dans ces villes. Cette situation n'accroîtrait pas l'emploi à l'étranger, elle l'accroîtrait ici même, au Canada. Les voyageurs utiliseraient les aéroports canadiens, ils paieraient des taxes et des redevances d'atterrissage au gouvernement canadien, et des travailleurs canadiens seraient embauchés. Pour ces raisons, je ne m'inquiéterais pas du tout de l'emploi.

Je conviens certainement qu'Air Canada et d'autres transporteurs aériens s'opposeraient à cette mesure. Essentiellement, si nous voulons élaborer une politique qui profite à l'ensemble du pays, nous ne devrions pas accorder trop d'importance aux intérêts d'une seule entreprise privée.

Senator Eggleton: Yes, except that a lot of the management and administration would take place at a head office outside the country, so there would be job factors coming into play, not just the people on the ground doing the service. You can comment on that.

I would also like to ask you something else. This is a vast country, and we have always been concerned about people in remote locations of this country being able to move about. Would we not make it an awful lot worse for them because foreign companies will not be interested in doing trips up north or between remote communities in this country? In effect, we would be cutting them off from the rest of Canada.

Mr. Chandra: It comes down to the current structure of providing service to remote locations. As I understand, although it is not clear from the data available publicly, Air Canada and the domestic carriers essentially are charging premiums on the heavily travelled routes in order to subsidize service to other routes. A better way to design policy in this regard would be for the government to explicitly subsidize those routes that we believe would be under served by airline competition and to allow fierce competition on the large routes between the large Canadian cities rather than allow the current incumbent airlines to charge premiums on these routes.

I agree that foreign airlines would not be interested in providing services to remote communities, nor should they. However, if that is important from the standpoint of policy, the government should subsidize domestic airlines in Canada to provide those services rather than have them implicitly take a subsidy from the heavily travelled routes and apply it to the lesser travelled routes.

Senator Eggleton: I do not know if these Canadian companies can survive cabotage. There may not be as many of them around to do those services that you are talking about subsidizing by the government.

Mr. Chandra: I do not think this might be as dramatic as you might think. We are talking about allowing a few foreign carriers to fly between the large cities in Canada. Domestic airlines in Canada still have a huge advantage — they are Canadian companies. Air Canada has the name, the logo and a long history of a relationship with flying passengers. Not only will that not disappear, but also it will not even be hurt. This proposal would simply provide a certain level of competition to them on certain routes.

Senator Eggleton: They are the routes where they make the money.

Mr. Chandra: We have to restrict how much entry there is on these routes. I am sure they would oppose this, but I do not believe this would hurt them much.

Le sénateur Eggleton : Oui, mais une grande partie des activités de gestion et d'administration seraient menées au siège social, à l'extérieur du pays, alors cela aurait quand même des effets sur l'emploi, pas seulement pour les gens qui assurent les services au sol. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cela.

J'aimerais également vous demander autre chose. Nous avons un grand pays et nous avons toujours tenu compte des besoins des habitants des régions éloignées en matière de déplacements. Est-ce que la situation ne deviendrait pas terriblement plus difficile pour eux parce que les transporteurs étrangers ne voudront pas desservir le nord ou assurer la liaison entre des collectivités éloignées? Effectivement, nous les isolerions du reste du Canada.

M. Chandra : Cela nous ramène à la structure actuelle des services aux points éloignés. Si je comprends bien, même si cela ne ressort pas clairement des données publiées, Air Canada et les transporteurs nationaux exigent un supplément sur les trajets très fréquentés pour subventionner le service sur les autres trajets. Il vaudrait mieux élaborer la politique de façon à ce que le gouvernement subventionne explicitement ces trajets qui risquent d'être mal desservis par la concurrence dans le transport aérien et à permettre une concurrence féroce sur les trajets importants entre les grandes villes canadiennes, plutôt que de laisser les transporteurs aériens actuels imposer un supplément sur ces trajets.

Je reconnais que les transporteurs étrangers ne verraient pas d'avantages à offrir des services aux collectivités éloignées, et c'est normal. Toutefois, si cela est important sur le plan de la politique, le gouvernement devrait subventionner les transporteurs aériens nationaux du Canada pour assurer ces services, plutôt que de les laisser implicitement prélever un supplément sur les trajets très fréquentés pour financer le service sur les trajets moins fréquentés.

Le sénateur Eggleton : Je ne sais pas si ces transporteurs canadiens peuvent survivre au cabotage. Il n'y en aura peut-être pas autant pour assurer les services que selon vous le gouvernement devrait subventionner.

M. Chandra : Je ne pense pas que les effets soient aussi graves que ce que vous envisagez. Nous parlons d'autoriser quelques concurrents étrangers à assurer la liaison entre les grandes villes du Canada. Les transporteurs aériens nationaux du Canada ont encore un énorme avantage : ce sont des entreprises canadiennes. Air Canada a le nom, le logo et une relation établie depuis des lustres avec la clientèle des voyageurs. Tout cela ne disparaîtra pas et ne souffrira même pas de la situation. Cette proposition fournirait simplement un certain niveau de concurrence sur certains trajets.

Le sénateur Eggleton : Ce sont les routes où ils font des profits.

M. Chandra : Nous devons limiter la participation sur ces trajets. Je suis certains qu'ils s'y opposeraient, mais je ne crois pas qu'ils en souffriront beaucoup.

Senator Eggleton: Your charts show airline charges at border airports such as Buffalo and Seattle. Where does the ground rent come into it? I do not see ground rent on the chart. Would that come out of the airline company charges? In other words, do the airports charge that and other charges to the airline companies? Maybe a lot of the stuff that the government does is reflected in that.

Mr. Chandra: Absolutely it is. I do not have that on the chart because we do not have the data on what the ground rents are and what rents the airports are charging the airlines. The information is not publicly available. No doubt they are charging high rents, which our separate research shows. I am sure you have heard that as well.

Senator Eggleton: The Americans do not get that.

Mr. Chandra: That is true. A bit of that difference is overblown as well and Canadian airports protest too much.

It is true that it is a large source of what is driving this, and it is hard to break down separately.

Senator Eaton: I have several points. Would a better high-speed railway infrastructure between cities like Montreal, Toronto, Ottawa, Calgary and Edmonton be considered competitive to Air Canada?

Mr. Chandra: The more efficient and feasible it is for travellers to take those trains the more competition there would be, absolutely.

Senator Eaton: It would be a good thing?

Mr. Chandra: Absolutely.

Senator Eaton: What are Air Canada's and WestJet's labour costs compared to those of American airlines? Are they comparative?

Mr. Chandra: They do not provide these numbers separately for us to analyze but from what I can tell, they are somewhat higher than U.S. airlines but more or less in the same ballpark.

Senator Eaton: Cabotage would be convenient if you are flying to France, for example, because you would not have to take Air Canada to Montreal and then Air France to Paris. Air Canada has more room to become more competitive financially if it had to do so.

Mr. Chandra: I believe it does. You have probably had executives from Air Canada and other airlines testify before you. There is no doubt that they might complain about the ground rents at airports and the higher labour costs. I have no doubt that those factors are important and driving up costs in Canada. However, as long as there is not enough competition, there will always be something that they can point to explain the source of the difference. The more competition there is, the more

Le sénateur Eggleton : Vos graphiques montrent les frais des transporteurs aériens aux aéroports frontaliers, par exemple Buffalo et Seattle. À quoi correspond le loyer du fond de terre? Je ne vois pas cet élément sur le graphique. Est-ce qu'il est inclus dans les coûts des transporteurs aériens? Autrement dit, est-ce que les aéroports répercutent ces coûts et d'autres frais sur les transporteurs aériens? Il se pourrait que bien des interventions gouvernementales y soient reflétées.

M. Chandra : Parfaitement. Je n'ai pas ces chiffres dans le graphique parce que nous n'avons pas de données sur les niveaux du loyer du fond de terre et les coûts de location que les aéroports exigent des transporteurs aériens. Cette information n'est pas publiée. Ils perçoivent certainement des loyers élevés, notre recherche indépendante le montre. Je suis certain qu'on vous en a également parlé.

Le sénateur Eggleton : Les Américains n'ont rien de tel.

M. Chandra : C'est vrai, mais une petite partie de la différence est également exagérée, et les aéroports canadiens protestent avec trop de véhémence.

C'est vrai que c'est un important facteur, et il est difficile de l'isoler.

Le sénateur Eaton : J'ai plusieurs points à aborder. Est-ce qu'une meilleure infrastructure pour le service ferroviaire à grande vitesse entre des villes comme Montréal, Toronto, Ottawa, Calgary et Edmonton serait considérée comme une concurrence pour Air Canada?

M. Chandra : Plus il est efficace et faisable pour les voyageurs de prendre ces trains et plus il y aura de concurrence, c'est parfaitement exact.

Le sénateur Eaton : Est-ce que cela serait bon?

M. Chandra : Certainement.

Le sénateur Eaton : Quels sont les coûts de main-d'œuvre d'Air Canada et de WestJet relativement à ceux des transporteurs aériens américains? Sont-ils comparables?

M. Chandra : Nous n'avons pas obtenu ces chiffres séparément pour pouvoir les analyser, mais d'après ce que j'ai pu voir, ils sont maintenant supérieurs à ceux des transporteurs américains, mais plus ou moins du même ordre.

Le sénateur Eaton : Le cabotage serait commode pour aller en France, par exemple, parce que vous n'auriez pas besoin de prendre un vol d'Air Canada vers Montréal puis un vol d'Air France jusqu'à Paris. Air Canada aurait plus de chance d'accroître sa compétitivité financière s'il devait le faire.

M. Chandra : Je crois que c'est vrai. Vous avez sans doute entendu les témoignages de cadres d'Air Canada et d'autres transporteurs aériens. Il est certain qu'ils se plaindraient des loyers du fond de terre dans les aéroports et des coûts plus élevés de la main-d'œuvre. Je suis convaincu que ces facteurs sont importants et poussent les coûts à la hausse au Canada. Toutefois, tant qu'il n'y aura pas suffisamment de concurrence, ils pourront toujours invoquer quelque chose pour expliquer la différence.

all of these firms will be forced to find ways to solve this problem and exert pressure on their suppliers and partners to be more competitive. As long as there is a duopoly, there will be less incentive for them to find ways to shave these costs. Perhaps reducing ground rents at airports could be considered.

Senator Eaton: They all said to us that even if ground rents were reduced, it would not mean that they would lower their fares.

Mr. Chandra: Of course. Let us say we eliminated ground rents today. Fares probably would fall somewhat but not by as much as a truly competitive industry would have them fall by.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I commend you for your presentation, it was really interesting. I agree with you, Canada cannot compete with the United-States on an equal footing. We have demographic and geographic conditions that are totally different.

I think your presentation shows us very creative insights, and I congratulate you for it. We will have to leave the beaten path. We cannot compete with the same tools.

The graphs in your submission remind me of a feeling I had when the airlines came to us and implied that the cost differential between Canadian and U.S. rates was due to the government.

According to your graph, the Canadian and American government fees seem more or less equivalent, and also the landing fee. But this doesn't explain the large difference in costs between Vancouver and Seattle. If we look at the costs of airlines companies, the difference is enormous.

Are there any differences between the administrative costs of a Canadian airport and those of an American airport?

Take for example the boards of trustees. For the Canadian airports, don't the trustees have fabulous jobs, although maybe overpaid? Don't collective agreements also offer over the top conditions in this sector, and therefore the difference between Canadian and American costs would be linked only to the administrative costs of airports? In the past, the administration of airports was a responsibility of the government. It was then divested to non profit organizations. Did the people in charge give themselves working conditions that are better than in the United States? The difference between costs might lay there, and the government is not necessarily at fault.

Plus la concurrence est intense, et plus toutes ces entreprises devront trouver des façons de régler le problème et d'exercer des pressions sur leurs fournisseurs et leurs partenaires pour accroître leur compétitivité. Tant que nous serons en situation de duopole, ils seront peu portés à chercher des moyens de réduire ces coûts. On pourrait peut-être envisager de réduire les loyers du fond de terre aux aéroports.

Le sénateur Eaton : Ils nous ont tous dit que même si les loyers du fond de terre étaient réduits, ils n'abaisseraient pas nécessairement leurs tarifs.

M. Chandra : Évidemment. Disons que nous abolissons les loyers du fond de terre aujourd'hui. Les tarifs diminueraient sans doute quelque peu, mais pas autant que si l'industrie était véritablement compétitive.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je vous félicite pour votre mémoire qui est vraiment intéressant. Je suis d'accord avec vous pour dire que le Canada ne peut concurrencer avec les États-Unis sur la même base. Nous avons des paramètres démographiques et géographiques complètement différents.

Je pense que votre mémoire nous montre des éléments de solutions très créatifs, et je vous en félicite. Il va falloir sortir des sentiers battus. On ne peut pas faire compétition avec les mêmes outils.

Les graphiques dans votre document me font penser à l'impression que j'avais lorsque les compagnies aériennes venaient nous voir et nous laissaient entendre que la différence de coûts entre les tarifs canadiens et américains était la faute du gouvernement.

Selon votre graphique, les coûts gouvernementaux semblent à peu près les mêmes entre le Canada et les États-Unis de même que la charge aéroportuaire, mais cela n'explique pas la grande différence de coûts entre Vancouver et Seattle. Quand on regarde les frais des compagnies aériennes, il y a un écart énorme.

Les frais d'administration d'un aéroport canadien sont-ils différents de ceux d'un aéroport américain?

Prenons l'exemple des conseils d'administration. Pour les aéroports canadiens, les administrateurs n'ont-ils pas des jobs en or, trop payées peut-être? Les conventions collectives n'offrent-elles pas non plus des conditions trop en or dans ce secteur, ce qui ferait en sorte que la différence entre les coûts canadiens et américains viendrait strictement des frais d'administration d'un aéroport? L'administration des aéroports relevait de compétence gouvernementale par le passé, ensuite on l'a cédée à des organismes à buts non lucratif. Ces personnes en charge ne se sont-elles pas donné des conditions de travail supérieures à celles qu'on retrouve chez les Américains? La différence entre les coûts se situe peut-être là et la faute ne revient peut-être pas au gouvernement.

[*English*]

Mr. Chandra: It is quite possible that these are the differences. It is hard for me to say because all we could do is provide the breakdown according to the publicly available data. As I said in response to a couple of other questions, there are airport charges and I am sure implicitly some government charges that drive this difference in what I am referring to as airline company charges. It is hard to say.

Beyond that, the larger question you raised about maybe overpayment or inefficiency fundamentally at these airports or airlines I believe is quite possible, but I could not say without looking more carefully at the data and we do not have the data.

[*Translation*]

Senator: This is a minefield. Are you proposing open skies?

[*English*]

Mr. Chandra: Not entirely open skies. In a true open skies agreement, there are apparently nine freedoms of the air that international organizations have described and considered. The ultimate freedom would actually allow foreign carriers to operate unlimited flights within a domestic country, to pick up passengers and drop them off between airports unrestricted.

The first proposal, which I acknowledge is bold, is allowing foreign carriers, let us say U.S. carriers, to combine the operations they currently have at airports in Canada. They are allowed to fly to Montreal and Vancouver. They are just not allowed to fly between those cities. That is not going as far as pure open skies, but it is certainly a big step forward. Currently, they are not allowed to even market a ticket that would have you fly from Montreal to Chicago to Vancouver. They are not allowed to offer that for sale, even though you or I as consumers could buy those separate segments independently from an airline. However, because it is not sold as a combined ticket, it is not the same PNR, bags cannot be transferred, and fundamental fares are higher.

All I am saying is allow foreign airlines to offer that service. If Canadian airlines could not compete with a foreign airline that would implicitly be paying much higher charges to transfer passengers through a third country and to transfer their bags and cross the border twice, then that is something that we have to permit. We have to say this is still a huge advantage to Canadian airlines that are permitted to fly direct and, if they cannot compete with this alternative that is fundamentally more expensive, then there is something seriously wrong here.

[*Traduction*]

M. Chandra : Il est fort possible que les différences viennent de là. Je ne peux pas vraiment le dire, parce que nous avons ventilé uniquement les données du domaine public. Comme je l'ai dit en réponse à deux ou trois autres questions, il y a les frais aéroportuaires, et je suis convaincu qu'au fond, certains des frais imposés par le gouvernement sont à l'origine d'une partie de cette différence dans ce que je catégorise comme les tarifs exigés par les transporteurs aériens. C'est difficile à dire.

Quant à la question plus générale que vous soulevez concernant la possibilité de paiements trop élevés ou d'un manque d'efficacité fondamental à ces aéroports ou chez ces transporteurs, je crois que cela est bien possible, mais je ne saurais l'affirmer sans un examen plus approfondi des données, et nous n'avons pas ces données.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : C'est un terrain glissant. Préconisez-vous alors un ciel ouvert?

[*Traduction*]

M. Chandra : Pas tout à fait. Dans le cadre d'un véritable accord « Ciel ouvert », il semble y avoir neuf libertés de l'espace aérien que les organisations internationales ont décrites et envisagées. La liberté ultime serait de permettre aux transporteurs étrangers d'exploiter un nombre illimité de vols à l'intérieur des frontières d'un pays, d'embarquer et de débarquer des passagers à tous les aéroports, sans aucune restriction.

La première proposition, et je reconnais qu'elle est audacieuse, permet aux transporteurs étrangers, disons aux transporteurs américains, de combiner les opérations qu'ils mènent actuellement aux aéroports canadiens. Ils peuvent se rendre à Montréal et à Vancouver, mais ils ne sont pas autorisés à relier ces deux villes. Ce n'est donc pas vraiment une situation de ciel ouvert, mais c'est certainement un grand pas en avant. À l'heure actuelle, ces transporteurs ne sont même pas autorisés à commercialiser un billet qui vous mènerait de Montréal à Chicago puis à Vancouver. Ils ne peuvent pas offrir ce service, même si vous et moi, comme consommateurs, nous pouvons acheter ces étapes séparément auprès du transporteur. Toutefois, parce que ce n'est pas un billet combiné, vous n'avez pas un seul DP, vos bagages ne peuvent pas vous suivre automatiquement, et les tarifs de base sont plus élevés.

Je dis simplement qu'il faut autoriser les transporteurs aériens étrangers à offrir ce service. Si les transporteurs canadiens ne peuvent pas soutenir la concurrence d'un transporteur étranger, cela se traduit implicitement par des coûts très supérieurs pour faire passer les passagers par un tiers pays, transférer leurs bagages et passer deux fois la frontière. C'est quelque chose que nous devons autoriser. Il faut bien comprendre que les transporteurs aériens canadiens ont encore un énorme avantage puisqu'ils sont autorisés à offrir des vols directs. S'ils ne peuvent pas soutenir la concurrence de la solution de rechange qui demeure essentiellement plus coûteuse, alors ils ont vraiment des problèmes.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Some witnesses have raised the question and they almost asked the government to solve it. However, you say part of the solutions would also come from the airlines themselves?

[*English*]

Mr. Chandra: The airline companies will not unilaterally provide a solution. They will be encouraged to and forced to if they face more competition, and they do not face enough competition right now to feel any need to respond to any change.

Senator Doyle: At our last meeting, I mentioned that the federal Minister of Transport and his officials had been here meeting with the committee and said that maybe we as a committee should be looking at studying the number of international airports that we have in Canada, perhaps with a view to reducing the number of airports to a collection of hubs in Canada. Do you see any adverse economic impact if that were to happen? Would it affect the price of an airline ticket in the long run?

Mr. Chandra: It is hard to say, to be honest. There are too many variables at play to be able to say something without a very careful study. The hub network works well in the U.S. compared to the alternative, but that is primarily because of the geography of the country, the way is population is laid out and the historical reasons how airlines have operated there. It is less strong and less important, I would argue, in other countries. My impression is that Canada has less of a need for a strong hub and spoke network the way the U.S. has, but it is a very complicated question to answer without a lot more analysis. I would not go further than that.

Senator Doyle: The U.S. carriers offer lower prices simply, you are saying, because they have low per landing fees and security charges and improvement fees and so forth. We all know that is the case. Does it also have to do with the fact that the American government has better government policy that regulates the operations of their airports as compared to our airports? Does the American government, for instance, get involved to any large extent in infrastructure funding and so forth that would lower the costs of fees in the U.S. as compared to Canada?

Mr. Chandra: Not that it is immediately apparent. An actual reason, and this is not any pernicious reason, is that airlines require a large scale to operate. The scale of operations does not permit, as I said, more than one big carrier in Canada. Even WestJet is really just a mid-sized carrier. It has 35 per cent of the

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Des témoins ont mis le problème sur la table et ont presque demandé que le gouvernement essaie de le solutionner. Toutefois, vous dites qu'une partie des solutions viendrait aussi des compagnies aériennes?

[*Traduction*]

M. Chandra : Les transporteurs aériens ne vont pas unilatéralement offrir de solution. Ils y seront encouragés et forcés s'ils font face à une concurrence plus vive. À l'heure actuelle, la concurrence n'est pas assez forte pour qu'ils sentent la nécessité de réagir à un quelconque changement.

Le sénateur Doyle : Lors de notre dernière séance, j'ai mentionné que le ministre fédéral des Transports et ses collaborateurs étaient venus rencontrer le comité et que le ministre avait dit que le comité devrait peut-être songer à étudier divers aéroports internationaux ici, au Canada, peut-être en vue de réduire leur nombre pour créer une série de plaques tournantes au Canada. Pensez-vous que cela pourrait avoir des conséquences économiques négatives? Est-ce que cela pourrait influer, à terme, sur le prix d'un billet d'avion?

M. Chandra : Franchement, c'est difficile à dire. Trop de variables entrent en jeu pour qu'il soit possible d'affirmer quoi que ce soit sans une étude très détaillée. Le réseau de plaques tournantes donne de bons résultats aux États-Unis en comparaison de l'autre possibilité, mais c'est principalement dû à la géographie de ce pays, à la distribution de la population et à des raisons historiques liées aux pratiques des transporteurs aériens. Cela est moins marqué et moins important dans d'autres pays, selon moi. J'ai l'impression que le Canada a moins besoin d'un solide réseau en étoile que les États-Unis, mais c'est une question très complexe qui nécessiterait une analyse beaucoup plus approfondie. Je n'en dirai pas plus à ce sujet.

Le sénateur Doyle : Les transporteurs américains offrent des tarifs plus avantageux simplement, selon vous, parce que les redevances d'atterrissage sont peu importantes, de même que les coûts de sécurité, les frais d'améliorations, et cetera. Nous savons tous qu'il en est ainsi. Est-ce que cela se rapporte également au fait que le gouvernement américain a de meilleures politiques publiques que nous pour régir l'administration des aéroports? Est-ce que le gouvernement américain, par exemple, participe sensiblement au financement de l'infrastructure et à d'autres activités de ce genre, ce qui expliquerait que les frais aux États-Unis sont moindres qu'au Canada?

M. Chandra : Cela ne saute certainement pas aux yeux. Une raison plus concrète, et elle n'a rien de pernicieux, est que les transporteurs aériens doivent exploiter leurs services à grande échelle. Comme je l'ai dit, l'ampleur des activités ne permet pas à plus d'un grand transporteur aérien de survivre au Canada. Même

market. The U.S. is large enough to support fierce competition between many large carriers, and that, in my opinion, is the first order of reason why we see lower airfares in the U.S.

Incidentally, that is true in many sectors. In many Canadian industries, we have lower competition because we just do not have the scale of operations. It is the same with mobile or cell phone networks. I do not want to ascribe some sort of inefficiency or conspiracy reasons to these firms. It is the natural outcome of the fact that if they do not have a large enough scale of operations, they will not be able to drive costs down to the level that larger markets can. One of the benefits of being in a large market, and you see this now with the EU, is that the larger the market, the more firms can spread costs over more consumers and actually drive prices down. It is hard to do that in Canada.

Senator Mercer: We appreciate your presentation. In a truly capitalist world, I think your recommendations would fit nicely. Some of my colleagues would love that.

Our responsibility as legislators is to legislate and, through this report, make recommendations that will affect all of Canada from coast to coast to coast. The formula that you have put before us to allow foreign carriers to fly on domestic flights would probably be good for those of us who fly some of the profitable flights or routes that are there now. However, that is not our job. Our job is to ensure that all Canadians have access to as reasonably costed airfare or air travel and facilities as possible, which means we have to fly to places that are not as profitable.

You have not offered us a blend here. Pure competition is a wonderful thing when you see it, and I appreciate that, but you cannot have pure competition when you force people to fly to Resolute Bay or Gander or to Sydney, Nova Scotia, or to Rouyn-Noranda. When you are forcing airlines to consider those routes as a necessity for the operation of the country, both personally and economically, I do not see how this works. Is there a blend that I have missed here?

Mr. Chandra: There might be. I would make two points. The first point is, you said that my proposal would essentially benefit travellers flying between the large cities. It is more than that. There are enormous benefits in ways we do not see.

The first order effect would be lower fares and more people flying between the large cities. However, think of all the businesses that depend on these travellers — hotels, taxi companies, and support services — that would benefit in these

WestJet n'est vraiment qu'un transporteur de taille intermédiaire. Il occupe 35 p. 100 du marché. Les États-Unis ont une taille suffisante pour assurer une vive concurrence entre de nombreux grands transporteurs, et cela, à mon avis, est la principale raison qui explique les tarifs plus bas aux États-Unis.

En passant, cela vaut aussi dans de nombreux secteurs. La concurrence dans de nombreuses industries canadiennes est plus faible parce que nous n'avons pas d'activités à très grande échelle. C'est vrai aussi des réseaux de téléphones mobiles ou cellulaires. Je ne veux pas laisser entendre qu'il y a un complot ou que ces entreprises ne sont pas très efficaces. C'est le résultat naturel du fait que si leurs activités ne sont pas assez vastes elles ne seront pas en mesure de réduire leurs coûts autant que le fera un marché plus important. Un des avantages d'un grand marché, et vous le voyez actuellement aux États-Unis, c'est que plus le marché est important et plus les entreprises peuvent étaler les coûts sur un grand nombre de consommateurs et, concrètement, réduire leurs prix. Cela est difficile à faire au Canada.

Le sénateur Mercer : Merci de votre exposé. Dans un monde véritablement capitaliste, je pense que vos recommandations seraient très appropriées. Certains de mes collègues ne demanderaient pas mieux.

Notre responsabilité de législateurs est de légiférer et, au moyen de ce rapport, de formuler des recommandations qui auront des effets dans tout le pays, du nord au sud et d'est en ouest. La formule que vous nous proposez et qui permettrait aux transporteurs étrangers d'exploiter des vols intérieurs serait probablement avantageuse pour ceux d'entre nous qui utilisent certains des trajets les plus rentables ou des routes existantes. Toutefois, ce n'est pas notre travail. Notre travail consiste à veiller à ce que tous les Canadiens puissent profiter de tarifs aériens et d'installations aériennes à coût aussi raisonnable que possible, ce qui signifie que nous devons aussi assurer des liaisons qui ne sont pas rentables.

Vous ne nous avez pas présenté d'option intermédiaire ici. La concurrence à l'état pur est merveilleuse en théorie, et je le reconnais, mais vous ne pouvez pas accepter une telle concurrence quand vous obligez des transporteurs à desservir Resolute Bay ou Gander, ou encore Sydney, en Nouvelle-Écosse, ou Rouyn-Noranda. Si vous obligez les transporteurs à considérer ces trajets comme une nécessité nationale, tant personnellement que sur le plan économique, je ne pense pas que ce principe puisse s'appliquer. Est-ce qu'il existe une solution mitoyenne que je ne vous ai pas entendu exposer?

M. Chandra : Il pourrait y en avoir une. Je veux faire valoir deux points. Premièrement, vous avez dit que ma proposition profiterait essentiellement aux voyageurs qui se déplacent entre les grands centres, mais c'est faux. Il y a d'énormes avantages qui ne sont pas visibles.

Le premier effet serait une réduction des tarifs et la possibilité pour plus de passagers de se déplacer entre les grands centres. Toutefois, songez à toutes les entreprises qui sont tributaires de ces voyageurs — les hôtels, les compagnies de taxis, les services de

large cities. It is not just a question of people having lower airfares. It is also a question of all of the additional jobs that would be generated when people fly and consume these services. That is hard for me to estimate, but, as a first order suggestion, there are all of those additional jobs and opportunities that will be generated from greater business and leisure activities. We have to keep that in mind. It is not just about travelers.

The second point is important. You are right, if we require Canadian carriers to fly to destinations that would otherwise be unprofitable, it would be unfair for them to face competition from other carriers that do not have to fly to those destinations. That is why I would argue, as I mentioned before in response to a previous question, if it really is the model that we are requiring Canadian carriers to fly to these unprofitable destinations, we should change the model and subsidize travel to those destinations. We should provide a per passenger subsidy to fly to those destinations that makes up the difference between the cost of providing the service and the fares passengers are willing to pay. That is actually the model employed in the U.S. There are a number of flights to and from pretty remote destinations in the U.S — Upstate New York, Alaska, and other parts of the country — where the government explicitly offers a subsidy per passenger. That is a cost to the government, but it would be recouped by the greater tax revenue from having more passengers fly on the larger routes.

Senator Mercer: With respect to the rents charged to airlines and airports, that money goes into the general revenue of the government. That is true, and it is a concern that the finance minister must have when he considers recommendations from us or somebody else to get rid of that.

Are you suggesting that perhaps we suggest that the fees charged in those profitable runs be used to subsidize operations in the less profitable runs? Toronto, Montreal, Vancouver, Calgary, Halifax, and Winnipeg end up subsidizing other runs in other cities?

Mr. Chandra: Where the funds come from is a hard decision to make, and I am not well placed to comment on that. They could come from those sources, general funds, or the greater taxes and revenues we would hope to collect from foreign carriers flying these routes, as I propose. However, I do believe that it is a much more efficient way. If we believe that airlines would not automatically provide service to areas that we, as Canadians, believe should be provided service, we should subsidize those routes, wherever the funds come from, rather than requiring these airlines to provide service and getting them to charge higher fares on the larger routes.

soutien — et qui pourraient prospérer dans ces grandes villes. Ce n'est pas uniquement une question de tarifs plus abordables pour les passagers. Il y aurait également tous ces emplois supplémentaires qui seraient créés parce que les gens prennent l'avion et consomment des services. Il est difficile d'estimer ces retombées, mais je pense que la multiplication des activités commerciales et de loisir créera de nombreux emplois et ouvrira de nouvelles perspectives. Il ne faut pas oublier cela. Il ne s'agit pas uniquement des voyageurs.

Mon deuxième point est important. Vous avez raison, si nous exigeons des transporteurs canadiens qu'ils desservent des destinations qui ne sont pas intrinsèquement rentables, il serait injuste de leur imposer la concurrence d'autres transporteurs qui ne sont pas tenus de se rendre eux aussi à ces endroits. C'est pourquoi je soutiens, comme je l'ai mentionné en répondant à une question précédente, que si nous avons vraiment un modèle qui exige des transporteurs canadiens qu'ils assurent la liaison vers des destinations non rentables, nous devrions modifier notre modèle et subventionner les déplacements vers ces destinations. Nous devrions offrir une subvention par passager sur ces trajets, de façon à compenser la différence de coût entre la prestation du service et le prix du billet que les passagers sont prêts à payer. C'est le modèle qu'appliquent les États-Unis. Un certain nombre de vols desservent des destinations relativement éloignées aux États-Unis — le nord de l'État de New York, l'Alaska et d'autres régions du pays —, et dans ces cas le gouvernement offre explicitement une subvention par passager. C'est un coût pour le gouvernement, mais il est récupéré grâce à la hausse des recettes fiscales attribuable à l'augmentation du nombre de passagers qui utilisent les routes plus importantes.

Le sénateur Mercer : Pour ce qui est des loyers que doivent payer les transporteurs et les aéroports, cet argent se retrouve dans les recettes générales du gouvernement. C'est vrai, et c'est une réalité dont le ministre des Finances doit tenir compte quand il examine nos recommandations ou celles d'autres intervenants qui proposent d'éliminer ces coûts.

Est-ce que vous nous dites que, peut-être, nous devrions proposer d'affecter les frais perçus sur les trajets rentables à la subvention des services sur les trajets moins rentables? Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary, Halifax et Winnipeg vont subventionner les liaisons vers d'autres villes?

M. Chandra : Il n'est pas facile de décider d'où devraient venir les fonds, et je ne suis pas en mesure de me prononcer à ce sujet. Ils pourraient venir de ces sources, des fonds généraux ou des sommes plus importantes qui proviendraient des taxes et des recettes que nous pourrions recevoir des transporteurs étrangers qui desservent ces routes, comme je le propose. Toutefois, je crois que c'est une méthode beaucoup plus efficace. Si nous croyons que les transporteurs aériens ne vont pas automatiquement offrir des services aux endroits que nous, Canadiens, considérons qu'il faut desservir, nous devrions subventionner ces routes, d'où que proviennent les fonds pour le faire, plutôt que d'exiger des compagnies aériennes qu'elles assurent le service et de les inciter ainsi à imposer des prix plus élevés sur les trajets plus importants.

[*Translation*]

Senator Verner: Thank you for coming here this morning. Your presentation was very interesting.

Considering the present economic data, if you had to look at a ten-year period, what would be the risk or the threat for the large airports situated not far from the border?

I noticed in your last paragraph an indication that you tend to give more importance to the industry than to the consumers. Today, consumers are knowledgeable. They have a dollar at parity with the American currency. Of course, a great number of them go to the States. For a ten year period, if we wanted the consumers to benefit from the parity, what would you say is the threat for these large airports?

[*English*]

Mr. Chandra: I think the threat will continue. If you were to look back at appendix 1, the growth in Canadian travellers flying to U.S. airports has continued, despite the loonie dropping briefly in 2009. The loonie has now been, for the last two years, at more or less at the same level as it was in 2008. Despite that, the growth has continued. It is 7 per cent of Canadians who drive down to U.S. that fly out of U.S. airports. By my estimate, that is 600, 000 Canadians. I only recently got the data for 2011, and it appears to be substantially higher.

It is growing.

We have crossed a threshold where now the strength of the dollar may not even be so important. Canadians are aware of these options in the U.S. The U.S. airports are aware that Canadians are, frankly, underserved by their own domestic airports, so we are seeing a growth in bus services to and from U.S. airports. We are seeing, as I said, airports posting data on border times and explicitly targeting Canadians. (*Inaudible*) and Alaska Airlines offered service from Bellingham, which is an airport Americans would not fly out of. Not enough Americans live in that part of Washington State. It is explicitly to target Canadians. That is a good thing. We are being underserved by our current airline situation, and we, as consumers, should look out for our interests. If that means flying out of the U.S., we should do that.

I think it will continue. The stronger the loonie gets, the more it will be the case, but, even if the loonie were to stabilize at this level or drop a little bit, this phenomenon will continue to grow.

I think it is positive. Travellers — consumers — have to look out for their interests, and they will.

[*Français*]

Le sénateur Verner : Merci beaucoup d'être ici ce matin. C'est une présentation très intéressante.

Compte tenu des données économiques actuelles, si vous deviez vous prononcer sur un horizon de 10 ans, quel est le risque ou la menace qui guette ces grands aéroports situés près des frontières?

Je notais dans votre dernier paragraphe une tendance à penser à l'industrie plutôt qu'aux consommateurs. Aujourd'hui, les consommateurs sont informés. Ils ont la parité du dollar avec les États-Unis. Bien entendu, ils sont très nombreux à se rendre aux États-Unis. Sur un horizon de 10 ans, si on souhaitait aux consommateurs de bénéficier de la parité, comment évalueriez-vous la menace pour ces grands aéroports?

[*Traduction*]

M. Chandra : Je crois que la menace demeurera. Comme vous le voyez à l'annexe 1, la croissance du nombre de voyageurs canadiens qui se rendent aux aéroports américains s'est poursuivie, malgré un bref recul de la devise canadienne en 2009. Le dollar canadien est maintenant, depuis deux ans, plus ou moins au même niveau qu'en 2008. Malgré tout, la croissance s'est poursuivie. C'est maintenant 7 p. 100 des Canadiens qui se rendent aux États-Unis en voiture pour prendre un vol dans un aéroport américain. Selon mes estimations, cela correspond à 600 000 Canadiens. Je viens de recevoir les données pour 2011, et la proportion semble considérablement plus élevée.

Le phénomène prend de l'ampleur.

Nous avons franchi un seuil, et la vigueur du dollar n'a peut-être plus tellement d'importance. Les Canadiens sont conscients de ces options aux États-Unis. Les aéroports américains savent que les Canadiens sont — ne mâchons pas les mots — mal servis par leurs aéroports nationaux, et nous assistons donc à une augmentation des services d'autocar en provenance et à destination des aéroports américains. Nous voyons, je le répète, des aéroports qui affichent des données sur les délais d'attente à la frontière et qui ciblent explicitement les Canadiens. [*Note de la rédaction : inaudible*] et Alaska Airlines offrent un service depuis Bellingham, un aéroport que les Américains n'utilisent pas. Il n'y a pas suffisamment d'habitants dans cette partie de l'État de Washington. C'est ouvertement pour cibler les Canadiens. C'est très bien. Nous sommes mal servis par notre industrie du transport aérien et nous, les consommateurs, nous devrions nous occuper de nos intérêts. Si cela signifie prendre un avion aux États-Unis, c'est ce que nous devrions faire.

Je crois que cette tendance se maintiendra. Plus le huard s'appréciera, et plus le phénomène s'accentuera, mais même si le dollar devait se stabiliser à ce niveau ou fléchir légèrement, le phénomène continuera de prendre de l'ampleur.

Je crois que c'est quelque chose de positif. Les voyageurs — les consommateurs — doivent veiller à leurs intérêts, et c'est ce qu'ils vont faire.

[*Translation*]

Senator Verner: If, as happened a long time ago, the loonie were to tumble and a real difference with the American dollar developed, do you think the issue of parity would cool the interest of the Canadian travellers?

[*English*]

Mr. Chandra: I do not think so. Looking back at appendix 1, in 2009, immediately after the financial crisis, the loonie fell from around parity to below 80 cents on the U.S. dollar. That is a 20 per cent drop in four or five months. It is a dramatic drop, but we understand now why that happened.

Fewer Canadians would have wanted to shop in the U.S. because prices were no longer competitive.

However, if you look at my figure, the fraction of Canadians who chose to fly out of the U.S. airports continued to grow. It is because we have, to some extent, crossed a threshold where the loonie is less important now. Even when it can depreciate for short periods, there is enough infrastructure and enough resources in place through private transportation companies, like bus and rail companies, to provide service to transport Canadians to these U.S. airports. They will continue to do so.

Senator Merchant: I think you said that there was a difference in premiums between Vancouver, Toronto, and Montreal. Did you give us an explanation as to why?

Mr. Chandra: First of all, the premiums are all very high. I do not mean to suggest that it is somehow a good deal to fly out of Vancouver or Montreal, as opposed to Toronto. It is still a bad deal for Canadians to fly out of any of these airports if they could go to U.S. airports.

Toronto was, for a short period, very expensive, almost twice as expensive as flying out of Buffalo.

It is a relative premium, compared to the related U.S. airport. It could be that Buffalo was especially cheap.

City of Toronto is an expensive airport to fly out of. They have recently completed renovations. They are essentially charging prices to cover the cost of those renovations. It is the busiest airport in Canada, so landing fees are correspondingly high.

If you look at the most recent data, from 2010, the premiums are still high for Toronto, but they are converging with the other two airports, at a level of 30 to 50 per cent, which is still very high.

[*Français*]

Le sénateur Verner : Si, comme il y a longtemps, le dollar devait chuter et se trouver en nette différence avec la devise américaine, croyez-vous que la question de la parité des deux devises pourrait freiner l'attrait des voyageurs canadiens?

[*Traduction*]

M. Chandra : Je ne le pense pas. Si vous regardez l'annexe 1, en 2009, immédiatement après la crise financière, le huard est passé de la quasi parité à moins de 80 ¢ pour un dollar américain. C'est une chute de 20 p. 100 en quatre ou cinq mois. C'est une chute remarquable, mais nous savons maintenant pourquoi cela s'est produit.

Un moins grand nombre de Canadiens voulaient faire des achats aux États-Unis, parce que les prix n'étaient plus aussi alléchants.

Toutefois, si vous regardez mes chiffres, la fraction de Canadiens qui ont choisi de prendre un vol en partance des aéroports américains n'a pas cessé d'augmenter. C'est parce que nous avons, dans une certaine mesure, franchi un seuil où le taux de change n'a plus autant d'importance. Même s'il perdait de la valeur pendant de brèves périodes, les sociétés de transport privées, par exemple les compagnies d'autobus ou de transport ferroviaire, ont suffisamment d'infrastructure et de ressources en place pour offrir des services de transport pour amener les Canadiens à ces aéroports américains. Ils continueront de le faire.

Le sénateur Merchant : Je pense que vous avez dit qu'il y avait une différence entre les prix à Vancouver, à Toronto et à Montréal. Nous avez-vous expliqué pourquoi?

M. Chandra : Disons d'abord que les prix sont tous très élevés. Je ne pense certainement pas qu'il est avantageux de prendre l'avion à Vancouver ou à Montréal plutôt qu'à Toronto. C'est toujours une mauvaise idée pour les Canadiens de prendre l'avion à l'un ou l'autre de ces aéroports s'ils peuvent se rendre à un aéroport américain.

Toronto a été très dispendieux pendant une brève période, les prix étaient presque le double de ceux de Buffalo.

C'est une différence relative, une comparaison avec l'aéroport américain correspondant. Il se pourrait que les prix à Buffalo aient été particulièrement bas.

Il est très coûteux de prendre l'avion à l'aéroport de Toronto. On vient d'y terminer des rénovations. Les prix sont calculés pour absorber le coût de ces rénovations. C'est l'aéroport le plus achalandé au Canada, et les redevances d'atterrissage y sont donc particulièrement élevées.

Regardez les dernières données, celles de 2010. Les prix sont encore très élevés à Toronto, mais ils se rapprochent de ceux des deux autres aéroports. Ils sont entre 30 et 50 p. 100 plus élevés, et c'est encore considérable.

I would not read too much into that premium from Toronto. It might be driven by the fact that the corresponding U.S. airport is much cheaper.

Senator Merchant: They have had a lot of renovations in Toronto, but airports are always doing renovations. I am not sure it is always necessary.

I will be a little parochial for a minute. I live in Saskatchewan and you talked about competition. We have two airlines that fly in and out of Saskatchewan, WestJet and Air Canada. Is there a big difference in the prices they are charging? Is there a difference between the WestJet prices and Air Canada prices?

Mr. Chandra: I could not comment for the simple reason that frankly it is hard to do research on airline prices in Canada. Statistics Canada does not release data on airline prices. I do not know why. I do not know if it is a decision by them or by the government, such as a regulation that prevents them from doing so.

By contrast, in the U.S. there is excellent data on all airfares paid by all passengers available publicly that researchers can use and have used to study this industry in order to make comments and criticisms about how the industry operates. I would argue it actually improves airline efficiency and competition.

We do not have that in Canada. There is no publicly available database that researchers can use on airfares that are charged. Short of going to online search engines like Expedia or actually typing in numbers, we do not actually have a historical database so I cannot comment on that at all.

Senator Merchant: The other thing we have noticed is that the schedules of the two airlines are parallel. Therefore it is really frustrating because you cannot get a flight out of Regina. Three times a day they fly in and out, unlike people who live in Toronto who can take a flight every hour to go somewhere, yet neither of the airlines seem to be trying to serve the public in a way that offers an alternative. There is really not much choice as to how to get in and out. If the prices are no different, then I do not know how competition is working to any advantage for us out there.

Mr. Chandra: I completely agree. I do not have an easy fix. Even the suggestions I make would not actually impact airports in Saskatchewan and unfortunately there is not much competition from the U.S. side either that would at least drive prices down. There are no big U.S. airports close to cities in Saskatchewan. There is really no easy fix there.

Je ne tirerais pas trop de conclusion de cette différence à Toronto. C'est peut-être parce que l'aéroport américain correspondant est bien meilleur marché.

Le sénateur Merchant : On a fait beaucoup de rénovations à Toronto, mais les aéroports sont constamment en rénovation. Je ne suis pas certain que cela soit toujours nécessaire.

Je vais parler pour mon clocher pendant un instant. Je vis en Saskatchewan et vous avez parlé de compétition. Nous avons deux transporteurs qui desservent la Saskatchewan, WestJet et Air Canada. Est-ce qu'il y a une grande différence entre les prix qu'ils exigent? Est-ce qu'il y a une différence entre les prix de WestJet et ceux d'Air Canada?

M. Chandra : Je ne saurais le dire pour la simple raison qu'il est difficile d'étudier les prix des transporteurs aériens au Canada. Statistique Canada ne publie pas de données sur ces prix. J'en ignore la raison. Je ne sais pas qui en a décidé ainsi, le ministère ou le gouvernement, il y a peut-être un règlement qui lui interdit de le faire.

Par contre, aux États-Unis, il existe d'excellentes données sur le prix de tous les billets d'avion achetés par tous les passagers. Ces données sont publiques et les chercheurs peuvent les utiliser et les ont utilisées pour étudier cette industrie et commenter ou critiquer ses pratiques. Selon moi, cela accroît l'efficience et la compétitivité dans le secteur du transport aérien.

Nous n'avons rien de tel au Canada. Il n'existe pas de base de données publique que les chercheurs peuvent utiliser pour étudier les prix des billets d'avion. À moins d'utiliser des moteurs de recherche comme Expedia sur Internet ou de rentrer des chiffres, nous n'avons pas de base de données historiques et je ne suis donc pas en mesure de dire quoi que ce soit à ce sujet.

Le sénateur Merchant : Nous avons également remarqué que les horaires des deux transporteurs aériens sont parallèles. C'est très frustrant, parce que vous ne pouvez pas trouver de vol en partance de Regina. Il n'y a que trois arrivées et trois départs par jour, alors que les habitants de Toronto ont des avions toutes les heures pour aller quelque part, et aucun de ces transporteurs ne semble même essayer d'offrir un meilleur service à la population. Il n'y a vraiment pas beaucoup de choix pour les déplacements. Si les prix ne changent pas, je ne sais vraiment pas en quoi la concurrence améliorerait notre situation, là-bas.

M. Chandra : Je suis parfaitement d'accord avec vous. Je n'ai pas de solution miracle. Même les suggestions que je fais ne changeraient rien à la situation des aéroports en Saskatchewan et, malheureusement, les États-Unis n'y offrent guère de concurrence qui aurait pour effet, au moins, de faire baisser les prix. Il n'y a pas de grands aéroports américains à proximité des villes de la Saskatchewan. Il n'y a vraiment pas de solution évidente dans ce cas particulier.

As a basic first step, I tried to propose at least bringing down fares for the larger coast-to-coast routes where it is a little more feasible to actually adopt something, but it is hard to imagine actually what feasible fix one could apply for in the situation you describe.

Senator Merchant: I am very sorry to hear that. Is it because of the population or the location?

Mr. Chandra: The population and, given the location, it is not large enough to support a third carrier. A carrier like Porter would not find it profitable.

Senator Merchant: High-speed rail, thank you very much.

Senator MacDonald: Mr. Chandra, thank you for coming here this morning. I loved your presentation. It is very clear-headed. As long as you have access to the data you need I believe you can come up with some sound conclusions.

You mentioned some problems with getting information in order to come to some conclusions. You mentioned the airline prices, reliable database, and I think you referred to landing fees previously.

Can you give us a list of the areas, besides those two areas I just mentioned, where the lack of reliable data inhibits your ability to provide the analysis that you wish to provide and I believe we wish to hear?

Mr. Chandra: Those are really the two most important areas. If we had more data we and other researchers could do a lot more to really drill down into more fundamental reasons for price differences between the U.S. and Canada, or other countries, and also offer more prescriptions. If somebody were to provide breakdowns of landing fees and ground rents at the 5 to 10 larger airports in Canada that would be extremely useful.

On the second point that I made in response to the previous question on airfares, I do not know if this policy has been done to protect domestic airlines. Statistics Canada has not revealed data on industries where there are a small number of players and in the airline industry that is just a few players and that may be why they do not do it. We have no way of telling what airfares Canadians pay for flying even between the large cities, so it is very hard to actually compare prices paid for flights in Canada versus the U.S.

That is why the charts I showed you are for premiums to U.S. destinations, not Canadian. The Americans actually collect data on fares paid from Canadian cities to U.S. destinations and make that available so we can analyze it, but obviously they do not collect, nor should they collect, data on domestic Canadian airlines. I do not know if anybody does but it is certainly not

Comme première mesure, j'ai voulu proposer au moins une réduction des tarifs sur les principales routes qui traversent le pays et où il est légèrement plus faisable d'adopter quelque chose, mais il est difficile d'imaginer quelle solution réaliste pourrait s'appliquer à la situation que vous décrivez.

Le sénateur Merchant : Vous m'en voyez vraiment désolée. Est-ce en raison de la population ou de l'emplacement?

M. Chandra : C'est une question de démographie. Compte tenu de l'éloignement, il n'y a pas suffisamment d'habitants pour attirer un troisième transporteur. Un transporteur comme Porter n'y trouverait pas son profit.

Le sénateur Merchant : Le train haute vitesse, voilà ce qu'il nous faut.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Chandra, merci d'être venu ce matin. J'ai beaucoup aimé votre exposé. Il était limpide. Dans la mesure où vous avez accès aux données, je crois que vous pouvez arriver à certaines conclusions solides.

Vous avez mentionné quelques problèmes liés à la disponibilité de l'information qui vous permettrait de tirer quelques conclusions. Vous avez parlé des prix des billets d'avion, d'une base de données fiables, et je pense que vous avez aussi mentionné les redevances d'atterrissage.

Pouvez-vous nous dresser une liste des secteurs, outre les deux que je viens d'indiquer, où l'absence de données fiables vous empêche de procéder aux analyses que vous souhaitez réaliser et que, selon moi, nous aimerions voir?

M. Chandra : Ces deux secteurs sont vraiment les plus importants. Si nous avions plus de données, moi-même et d'autres chercheurs pourrions faire beaucoup plus pour vraiment dégager les raisons fondamentales des différences de prix entre les États-Unis et le Canada, ou d'autres pays, et en outre formuler plus de recommandations. Si quelqu'un pouvait nous fournir une ventilation des redevances d'atterrissage et des loyers du fond de terre pour les cinq ou dix principaux aéroports au Canada, cela serait extrêmement utile.

Quant au second point que j'ai fait valoir en réponse à la question précédente concernant le prix des billets d'avion, je ne sais pas si cette politique a été adoptée pour protéger les transporteurs aériens nationaux. Statistique Canada n'a pas publié de données sur les industries où il y a un petit nombre d'intervenants, et dans l'industrie du transport aérien, il n'y a qu'une poignée d'intervenants. C'est peut-être la raison pour laquelle le ministère ne publie pas ces données. Nous ne pouvons pas déterminer quel montant les Canadiens doivent payer pour prendre l'avion, même entre les grands centres, alors il est très difficile de comparer les prix des billets d'avion au Canada et aux États-Unis.

C'est pour cette raison que les graphiques que je vous ai montrés portent sur la différence pour des destinations américaines et non pas canadiennes. Les Américains recueillent des données sur les prix payés au Canada pour aller vers des destinations américaines et ils les publient et nous pouvons donc les analyser, mais ils ne recueillent pas — et ils ne devraient

available. I would be a very enthusiastic supporter of the idea of collecting and making available more data. It would actually help researchers provide a lot more in terms of solutions and possible fixes.

Senator MacDonald: One thing we are fairly well informed of now is that landing fees are a big inhibiter for foreign carriers coming to Canada. Our understanding is that Pearson Airport has the highest landing fees in the world and is one of the most expensive airports in the world to land. We all travel a lot internationally and one thing I have noticed, when you go to one of the major airports around the world, is the number of carriers from all over the world. When you go to the Canadian airports, such as Toronto, Montreal or Vancouver, there is a noticeable dearth of foreign carrier planes on the tarmac. Most, but not all, are dominated by Air Canada.

Mr. Chandra: On that point, you are right; the landing fees are very high at Pearson and at some Canadian airports. Despite that more carriers would like to enter and provide service to Canadian airports, but the decision last year to prevent Emirates from doing so was most unfortunate. That could only have been a positive development for Canadian travellers and for the Canadian economy to have more options to fly to international destinations in the Middle East and connect from there to elsewhere. Despite high landing fees more foreign carriers would like to enter and we are preventing them from doing so, which I find very strange.

Senator MacDonald: As do many of us, I believe.

Senator Eggleton: I hope you get more data you are looking for to break down the airline company charges, because it seems that there are charges in there that the U.S. airline companies do not have. It may be relevant to government, over and above what those other government ones are, and they may be relevant to fees and rent and so forth. To get a good comparison we need that data.

I would like to ask about the people who go to American airports, whether you can break it down between people who are travelling for pleasure versus people travelling for business, and what are the catchment areas? How far will somebody drive to one of those border points such as Buffalo? They may come from Hamilton, Niagara, maybe some of them from Toronto, but would they come from as far as Sudbury? I wonder what the catchment area is because of the size of the population in Canada that is exposed to that possibility of driving to the border. Do you have any thoughts on that?

Mr. Chandra: I do have the numbers, but not specifically for those airports. I could probably run that and get back to you.

d'ailleurs pas — recueillir de données sur les transporteurs aériens canadiens. J'ignore si quelqu'un le fait, mais ces chiffres ne sont certainement pas disponibles. Je serais absolument ravi que l'on recueille et diffuse plus de données. Cela aiderait les chercheurs à définir plus de solutions.

Le sénateur MacDonald : Nous sommes maintenant presque certains que les redevances d'atterrissage dissuadent fortement les transporteurs étrangers de venir au Canada. D'après ce que nous savons, l'aéroport Pearson a les redevances d'atterrissages les plus élevées au monde et c'est un des aéroports du monde où il est le plus dispendieux d'atterrir. Nous voyageons tous beaucoup à l'étranger, et j'ai remarqué entre autres que lorsque vous allez dans un des grands aéroports du monde, vous y voyez de nombreux transporteurs de partout. Si vous allez à un aéroport canadien, notamment Toronto, Montréal ou Vancouver, vous verrez très peu d'aéronefs de transporteurs étrangers. La majorité des appareils, mais pas la totalité, sont des appareils d'Air Canada.

M. Chandra : Vous avez parfaitement raison. Les redevances d'atterrissage sont très élevées à l'aéroport Pearson et dans certains autres aéroports canadiens. Malgré tout, d'autres transporteurs voudraient offrir des services aux aéroports canadiens, et la décision prise l'an dernier d'interdire à Emirates de le faire a été pour le moins malheureuse. Les voyageurs canadiens et l'économie canadienne n'auraient pu que profiter de cet ajout à leurs choix de services de transport aérien vers le Moyen-Orient et, de là, vers d'autres destinations. Malgré les redevances d'atterrissage élevées, des transporteurs étrangers seraient sans doute intéressés, et nous les empêchons de venir. Cela me paraît bien étrange.

Le sénateur MacDonald : À bon nombre d'entre nous également, je crois.

Le sénateur Eggleton : J'espère que vous pourrez trouver plus de données pour ventiler les coûts des transporteurs aériens, parce qu'il semble y avoir des coûts que les transporteurs aériens des États-Unis n'ont pas à assumer. Elles pourraient être pertinentes pour le gouvernement, outre ce que les autres droits gouvernementaux pourraient être, et elles pourraient concerner les frais, les loyers, et cetera. Pour faire des comparaisons valables, nous avons besoin de ces données.

J'aimerais parler des gens qui utilisent les aéroports américains. Je ne sais pas si vous pouvez déterminer qui voyage par agrément et qui voyage par affaires, et quels sont les bassins desservis. Quelle distance est-on prêt à parcourir pour se rendre à l'un de ces aéroports frontaliers, par exemple Buffalo? Ce sont peut-être des citoyens d'Hamilton, de Niagara ou même de Toronto, mais viendraient-ils également d'aussi loin que Sudbury? Je me demande quel est le bassin desservi, compte tenu de l'importance de la population canadienne qui a la possibilité de se rendre en voiture à la frontière. Que pensez-vous de cela?

M. Chandra : J'ai des chiffres, mais pas précisément pour ces aéroports. Je pourrais sans doute effectuer cette ventilation et vous communiquer les résultats.

As you may remember when we last met at the other committee with respect to cross-border tariffs and exemptions for Canadians, I mentioned we actually had detailed data on how far Canadians are willing to drive to shop in the U.S., not necessarily fly out of U.S. airports. From what we could tell, even though it is a growing phenomenon, the data shows it is mostly people who live close to the border. The costs of actually driving three or four hours each way are substantial. For Buffalo Airport, even without looking at the data, I would guess these people are mostly coming from Hamilton and Niagara as you mentioned, and the GTA basically, but not much further than that. It is quite costly.

Senator Eggleton: Would it be a two-hour time break?

Mr. Chandra: Two hours each way. The interesting thing about airports is if you are a family of four it is still that same two-hour cost, but you multiply the savings by four.

Your first question was about leisure versus business. From what I can tell, this is largely driven by leisure travellers, by Canadians travelling for pleasure and not for work primarily. If it is for work often your employer pays for the flight so you are not paying the fundamental costs. However, the phenomenon is growing. I have done it myself when I was living in Vancouver. The fare differences are enormous and there is no justification for paying more than twice as much if it can be avoided.

Senator Eggleton: You have talked about the person who wants to go to Vancouver from say Toronto but wants to go through Chicago and how difficult that is to do. I can understand some appeal to getting that changed. However, are you also suggesting that foreign airlines, whether it is American Airlines or British Airways, could cover Toronto-Montreal or Toronto-Vancouver?

Mr. Chandra: That was my first suggestion. I agree that in the current climate, it would be hard to implement, but I still believe it is important to state it.

The second suggestion is to not have point-to-point service, which you described, that allows U.S. carriers to provide the service of connecting you through a U.S. city. They are already doing that, but they are not allowed to market it to Canadians.

You and I can buy tickets between Canadian airports through a U.S. city, but we would have to buy two separate tickets, which becomes too expensive. If you allowed the U.S. airlines to officially market that as a package, it would bring down their costs, and they would be more likely to match or undercut Canadian Airlines.

Vous vous en souvenez peut-être, la dernière fois que nous nous sommes rencontrés lors de la réunion sur les tarifs transfrontaliers et les exceptions consenties aux Canadiens, j'ai mentionné que nous avions effectivement des données détaillées sur la distance que les Canadiens sont prêts à parcourir pour aller faire des achats aux États-Unis, pas nécessairement pour prendre un avion aux États-Unis. D'après ces données, et même si le phénomène s'accentue constamment. Il s'agit surtout de personnes qui vivent près de la frontière. Les coûts d'un trajet de trois ou quatre heures à l'aller et au retour sont considérables. Pour l'aéroport de Buffalo, même sans regarder les données, je serais prêt à parier que ces passagers viennent principalement d'Hamilton et de Niagara, comme vous l'avez dit, ainsi que de la région métropolitaine de Toronto, essentiellement, pas de beaucoup plus loin. C'est assez coûteux.

Le sénateur Eggleton : Diriez-vous que le seuil est de deux heures?

M. Chandra : Deux heures à l'aller et deux heures au retour. Ce qu'il y a d'intéressant au sujet des aéroports, c'est que si vous êtes une famille de quatre personnes, le coût de ce trajet de deux heures est le même, mais vous multipliez l'économie par quatre.

Votre première question portait sur les voyages d'agrément et les voyages d'affaires. D'après ce que j'ai vu, il s'agit principalement de personnes qui voyagent par agrément. Ce sont des Canadiens qui se déplacent pour leur plaisir plutôt que par affaires. S'il s'agit de voyages d'affaires, c'est souvent l'employeur qui paie le vol, alors vous n'assumez pas les coûts de base. Toutefois, le phénomène s'accentue. Je l'ai fait moi-même quand j'habitais à Vancouver. La différence de prix est énorme, et rien ne justifie de payer plus du double si vous pouvez l'éviter.

Le sénateur Eggleton : Vous avez parlé de la personne qui veut aller à Vancouver à partir, par exemple, de Toronto, mais en passant par Chicago, et des difficultés que cela présente. Je peux comprendre l'intérêt de modifier cette règle. Toutefois, diriez-vous aussi que les transporteurs étrangers, que ce soit American Airlines ou British Airways, peuvent assurer la liaison Toronto-Montréal ou Toronto-Vancouver?

M. Chandra : C'était ma première suggestion. Je reconnais que dans le climat actuel il serait difficile de la mettre en œuvre, mais il me semble tout de même important de la proposer.

La deuxième suggestion consiste à ne pas offrir le service de point à point, celui que vous décriviez et qui permettrait aux transporteurs américains d'assurer la liaison avec escale dans une ville américaine. Ils le font déjà, mais ils ne sont pas autorisés à commercialiser ce service au Canada.

Vous et moi, nous pouvons acheter des billets pour aller d'une ville canadienne à une autre en passant par une ville américaine, mais nous devrions acheter deux billets distincts, ce qui rend la proposition trop coûteuse. Si vous permettiez aux transporteurs aériens américains de commercialiser officiellement ce service, les coûts diminueraient, et ces transporteurs pourraient probablement offrir des tarifs équivalents ou inférieurs à ceux des lignes aériennes canadiennes.

Senator Eggleton: My concern is not so much that but is more about getting foreign airlines to fly Canadian city to Canadian city.

Mr. Chandra: I acknowledge that is a much harder issue to suggest. That is why I believe the second suggestion should be much easier to implement.

Senator Zimmer: I have a brief question picking up on your comment about the United Arab Emirates.

Your presentation was excellent — candid, precise and to the point. I agree with you that the U.A. Emirates should have been allowed but they were not. Could you expand further on the reasons? Was it Canadian about competition? Do you have any idea of the reasons?

Mr. Chandra: From what I can tell, I would imagine there is plenty of lobbying going on behind the scenes, essentially from Air Canada because they are worried about foreign competition. That is the only conceivable reason. Frankly, that decision did not get us anything. It did not provide us with the competition that we badly need, and it ended up reducing our access to airports in the Middle East. They slapped visa requirements on Canadian travellers to the UAE. I do not see any benefits to us from that. I can see only a downside from that decision. The only possible benefit would be to the agents that did not have to see more competition from it. I would imagine there is some of that going on, but it is hard to say directly.

Senator Zimmer: Thank you for your comments. I wanted that recorded in Hansard.

Senator Unger: I have two unrelated questions. The first is regarding the trend that is being established with Canadians travelling cross-border. Once a trend is firmly established, how hard is it to reverse?

Mr. Chandra: I think it is hard. As I mentioned in response to a previous question, despite the Canadian dollar dropping in value sharply in 2009, we did not see a corresponding drop in Canadians flying out of U.S. airports. In fact, it accelerated it. As I mentioned before, we have crossed a threshold where it is part of the thinking of travellers that this is an existing option. There have been more and more support services growing to provide access to this option; and I think it will continue. Obviously, at some point there will be some saturation, as you mentioned, and people will not be willing to drive five or six hours to go to the U.S. In the near term, there is no reason to believe this will slow down.

Senator Unger: If the trend took five years to establish, it could take double that to reverse.

Mr. Chandra: Quite possibly, yes.

Le sénateur Eggleton : Ce n'est pas tant cela qui m'inquiète que la possibilité que des transporteurs étrangers assurent la liaison entre des villes canadiennes.

M. Chandra : Je reconnais qu'il est beaucoup plus difficile de faire accepter cela. C'est pourquoi je pense que ma deuxième suggestion serait plus facile à mettre en œuvre.

Le sénateur Zimmer : J'ai une petite question qui se rapporte à un commentaire que vous avez fait au sujet des Émirats arabes unis.

Votre exposé était excellent — honnête, précis et direct. Je suis d'accord avec vous, les Émirats arabes unis auraient dû être autorisés à venir, mais ils ne l'ont pas été. Pourriez-vous nous expliquer un peu mieux les raisons de ce refus? Est-ce qu'il s'agissait de protéger les entreprises canadiennes de la concurrence? Avez-vous une idée des motifs de cette décision?

M. Chandra : D'après ce que je sais, je pense que le lobbying dans les coulisses est considérable. C'est essentiellement le fait d'Air Canada, parce que la compagnie craint la concurrence étrangère. C'est la seule raison imaginable. Honnêtement, cette décision ne nous a pas servis. Elle ne nous a pas donné la concurrence dont nous avons tant besoin, elle a réduit notre accès aux aéroports du Moyen-Orient, et les Émirats exigent maintenant des visas des voyageurs canadiens qui se rendent là-bas. Je ne crois pas que nous ayons tiré quelque avantage que ce soit de cette décision. Je ne lui vois que des conséquences négatives. Le seul avantage possible serait pour les préposés, qui n'ont pas eu à faire face à plus de concurrence. J'imagine que cela entrait en jeu, mais c'est vraiment par la bande.

Le sénateur Zimmer : Merci de vos commentaires. Je voulais que cela figure dans le Hansard.

Le sénateur Unger : J'ai deux questions distinctes. La première concerne la tendance qui se confirme chez les Canadiens qui franchissent la frontière. Lorsqu'une tendance est bien établie, est-elle difficile à renverser?

M. Chandra : Je crois que oui. Comme je l'ai dit en réponse à une question précédente, même la chute du dollar canadien, en 2009, n'a pas entraîné une diminution correspondante du nombre de Canadiens qui prenaient des vols en partance des aéroports américains. De fait, elle a accéléré le phénomène. Comme je l'ai dit, nous avons franchi un seuil et les voyageurs songent maintenant tout naturellement à cette option parmi d'autres. Des services de soutien se sont développés pour faciliter cette option, et je pense que cela continuera. Évidemment, il y aura tôt ou tard saturation, comme vous l'avez dit, et les gens ne seront plus disposés à faire cinq ou six heures de route pour se rendre aux États-Unis. À court terme, rien ne porte à penser que cette croissance ralentira.

Le sénateur Unger : S'il a fallu cinq ans pour que la tendance s'établisse, il pourrait falloir deux fois plus de temps pour qu'elle s'inverse.

M. Chandra : C'est fort possible, en effet.

Senator Unger: My other question is regarding online bookings, which Canadians have accepted as a good way to book. I assume it was a cost-saving measure for the airlines because they promoted it, and yet their costs continue to rise, and that is not a benefit. There is a benefit, per se, in that some find it more convenient to book online. Presumably the airline could reduce reservations agents but their costs continue to rise.

Mr. Chandra: That is true, but we would have to know the state of the world that would have existed had this not happened. In other words, airline costs have continued to rise, but that does not necessarily mean they would not have risen even more in the absence of online booking. It is hard to say.

Online booking is good for consumers because it enables them to compare airfares and it is good for the firms because it gives them more data on who the consumers are and what they do. Also, it allows them to extract more money from travelling consumers. That is a common practice that we see in other markets; it is not unusual. However, it does not mean necessarily that fares will drop as a result of online booking.

Senator Unger: Your presentation was excellent.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Here is my first question: what would be the main reason for the slow growth of the airport industry in Canada? Please give me a reason.

My second question is this: you say that cabotage would be the main solution. If we allow it, what impact would it have on the growth of Canadian companies in foreign markets? Would there be a risk to Canadian airlines' competiveness and profitability?

[*English*]

Mr. Chandra: On the first question about growth, you asked for a single reason. It is hard to provide a single reason for growth not being greater. One possible explanation is simply that airlines do not need to grow much more unless they face competition. They are not always under stress to find new routes, new passengers and new services to offer to travellers.

On the second point, domestic airlines would oppose any move like the one I have suggested because greater competition is not good for them, might drive down their profits and hurt their bottom line. I would argue that we should not be concerned solely about their profits but about the benefits to Canada as a whole.

Le sénateur Unger : Ma seconde question porte sur les réservations en ligne, une pratique que les Canadiens considèrent comme très acceptable. Je suppose que c'était une mesure d'économie de coûts pour les transporteurs aériens, parce qu'ils ont encouragé le recours à cette méthode. Pourtant, leurs coûts continuent d'augmenter, et ce n'est pas un avantage. C'est un avantage, en soi, parce que certains jugent plus commode de faire des réservations en ligne. Vraisemblablement, les transporteurs pourraient réduire le nombre de préposés aux réservations, mais leurs coûts continuent d'augmenter.

M. Chandra : C'est vrai, mais il faudrait savoir ce qui se serait passé si cette pratique n'avait pas été adoptée. Autrement dit, les coûts des transporteurs aériens ont continué d'augmenter, mais cela ne signifie pas nécessairement qu'ils n'auraient pas augmenté encore plus en l'absence des services de réservation en ligne. Cela est difficile à déterminer.

La réservation en ligne est un avantage pour les consommateurs qui peuvent ainsi comparer les tarifs, et c'est bon pour la compagnie parce qu'elle recueille plus de données sur l'identité des consommateurs et ce qu'ils font. En outre, cela leur permet de tirer plus d'argent des voyageurs. C'est une pratique courante que nous constatons dans d'autres marchés; cela n'est pas inhabituel. Toutefois, cela ne signifie pas nécessairement que les réservations en ligne vont pousser les tarifs à la baisse.

Le sénateur Unger : Votre exposé était excellent.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Ma première question est celle-ci : quelle serait la principale raison de la lente croissance de l'industrie aéroportuaire au Canada? J'aimerais que vous me donniez une raison.

Ma deuxième question : vous dites que le cabotage serait la solution principale. Si on l'appliquait, quel serait l'effet sur la croissance des compagnies canadiennes au plan international? Y aurait-il un risque aux plans de la compétitivité et de la rentabilité des compagnies aériennes au Canada?

[*Traduction*]

M. Chandra : Pour ce qui est de la première question, au sujet de la croissance, vous me demandez une seule raison. Il est difficile de trouver une seule raison pour expliquer que la croissance ne soit pas plus marquée. C'est peut-être simplement parce que les transporteurs aériens n'ont pas besoin de prendre de l'expansion quand ils n'ont pas de concurrence plus vive. Ils ne sont pas toujours forcés de trouver de nouvelles routes, de nouveaux passagers et de nouveaux services à offrir aux voyageurs.

Quant au deuxième point, les transporteurs nationaux s'opposeraient à toute mesure similaire à celle que j'ai suggérée parce qu'une concurrence plus vive n'est pas dans leur intérêt, qu'elle pourrait réduire leurs profits et nuire à leur rentabilité. Selon moi, il ne faut pas se soucier uniquement de leurs profits, mais plutôt des avantages pour le Canada dans son ensemble.

Another point I would like to make is that we have come to accept foreign competition as a good thing in many areas. Even though it hurts some domestic firms, overall it benefits Canadian consumers to the extent that it outweighs the losses to Canadian firms. We have seen that in manufacturing, electronics and the importation of food. Things have changed. We now agree that foreign competition is a good thing. Compared with most industries in Canada, who have to deal with foreign competitors on a daily basis, the airline industry is remarkably sheltered. It does not have to worry about foreign competitors at all within the country and has to worry about them only to a limited extent internationally. Only the Star Alliance carriers can provide competition to Air Canada because it is a partner only with Star Alliance, which means that Delta, British Airways and Air France do not offer the level of competition that we would expect in Canada. Why would we agree that international competition is good for Canada and yet refuse to even consider it in the airline sector?

The Chair: Mr. Chandra, thank you very much for your presentation; you impressed the senators today.

I remind the audience and honourable senators that our next meeting will be on the morning of Tuesday, March 13. We do not have any witnesses for tomorrow night. Next Tuesday, we will hear from Mr. David Goldstein, President and Chief Executive Officer of the Tourism Industry Association of Canada; and Mr. Russell Payson, President of Sky Regional Airlines Inc.

I would also like to remind members of the steering committee that in five minutes, we will meet upstairs.

(The committee adjourned.)

J'ajouterais que nous avons fini par considérer la concurrence étrangère comme une bonne chose dans de nombreux secteurs. Même si elle nuit à quelques entreprises nationales, les avantages qu'elle offre aux consommateurs canadiens peuvent surpasser les pertes des entreprises canadiennes. Nous avons assisté à ce phénomène dans le secteur manufacturier, dans le domaine des produits électroniques et dans celui des aliments importés. Les choses changent. Nous reconnaissons maintenant que la concurrence étrangère a du bon. En comparaison de la majorité des industries au Canada, qui doivent quotidiennement faire face à la concurrence étrangère, l'industrie du transport aérien est remarquablement protégée. Elle n'a pas du tout à craindre les concurrents étrangers à l'intérieur du pays et elle ne s'inquiète d'eux que dans une certaine mesure sur la scène internationale. Seuls les transporteurs membres de Star Alliance peuvent faire concurrence à Air Canada parce que la compagnie s'est associée uniquement à Star Alliance. Par conséquent Delta, British Airways et Air France n'offrent pas le niveau de concurrence auquel on pourrait s'attendre au Canada. Nous reconnaissons que la concurrence internationale est une bonne chose pour le Canada, alors pourquoi refusons-nous de même l'envisager dans le secteur du transport aérien?

Le président : Monsieur Chandra, merci beaucoup de votre exposé; vous avez beaucoup impressionné les sénateurs aujourd'hui.

Je rappelle à notre auditoire et aux honorables sénateurs que notre prochaine séance aura lieu mardi, 13 mars, dans la matinée. Nous n'avons aucun témoin demain soir. Mardi prochain, nous entendrons M. David Goldstein, président et chef de la direction de l'Association de l'industrie touristique du Canada, et M. Russell Payson, président de Sky Regional Airlines Inc.

Je veux également rappeler aux membres que le comité directeur se réunit dans cinq minutes, à l'étage.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Tuesday, March 13, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., as part of its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

[*English*]

This morning, we are continuing our study on the Canadian airline industry.

We are pleased to welcome David Goldstein, President and Chief Executive Officer of the Tourism Industry Association of Canada, TIAC.

OTTAWA, le mardi 13 mars 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[*Traduction*]

Ce matin, nous poursuivons notre étude sur l'industrie canadienne du transport aérien.

Nous sommes heureux d'accueillir David Goldstein, président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada, l'AITC.

[*Translation*]

He is joined by Mr. Kevin Desjardins, Vice-President, Strategy and Public Affairs, and Ms. Adrienne Foster, Manager, Research and Policy.

[*English*]

Thank you for taking the time to talk to us, Mr. Goldstein. The floor is yours.

[*Translation*]

David Goldstein, President and Chief Executive Officer, Tourism Industry Association of Canada: Good morning, Mr. Chair and honourable senators. Thank you for the second opportunity to be part of your important study. As you know, the airline sector is extremely important for our industry.

[*English*]

The Tourism Industry Association of Canada is the only national organization that represents the full cross-section of the tourism and travel sector in Canada. Our members include those who are directly involved in the aviation sector, such as airlines and airports, but also include passenger rail, hotels, attractions, other modes of transportation, and destination marketing organizations.

This is, again, an important process for us. We appreciate the work that the committee has done in this study.

Since we appeared in the last Parliament, we have followed the proceedings closely. We know that you have had the opportunity to hear from many of our members and partners in Canada's tourism sector. We are coming to a clearer understanding, we hope, together with the committee, on what is happening with the aviation sector.

As such, and in order to spend as much time as possible on questions and answers this morning, I am hoping to be succinct.

Globally, tourism is the fourth fastest growing export sector in the world. It is an extraordinary economic opportunity for Canada. International travel is growing, and the competition for the traveller's dollar is evolving rapidly.

Within that context, let me make two essential points to underscore the importance of your study to Canada' s tourism sector.

First, our current air policy is woefully out-of-date. It is 15 years old and was created at a point in time when we had an open border with the United States and a 65-cent dollar. This is no longer the reality, and there are no indications that there will be any change in this reality anytime soon.

[*Français*]

Il sera accompagné par M. Kevin Desjardins, vice-président, Stratégie et affaires publiques et par Mme Adrienne Foster, gestionnaire, Recherche et politiques.

[*Traduction*]

Je vous remercie de prendre le temps de venir nous parler, monsieur Goldstein. La parole est à vous.

[*Français*]

David Goldstein, président-directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada : Bonjour, monsieur le président, honorables sénateurs et sénatrices. Je vous remercie pour cette deuxième opportunité de faire partie de votre importante étude. Comme vous le savez, le secteur du transport aérien est énormément important pour notre industrie.

[*Traduction*]

L'Association de l'industrie touristique du Canada est la seule organisation nationale qui représente l'ensemble des industries canadiennes du tourisme et des voyages. Parmi nos membres, mentionnons notamment les intervenants directs du secteur de l'aviation tels que les compagnies aériennes et les aéroports, de même que les services ferroviaires de passagers, les hôtels, les attraits touristiques, d'autres moyens de transport et les organisations locales de promotion du tourisme.

Il s'agit certes ici d'un important processus, et nous sommes ravis que le comité prenne part à la réalisation de cette étude.

Depuis notre dernière comparution devant le comité, nous avons suivi de près l'évolution du dossier. Nous savons que plusieurs de nos membres et partenaires du secteur touristique canadien se sont adressés à vous, et que la situation du transport aérien au Canada se précise.

Par conséquent, et afin de consacrer le plus de temps possible à la période de questions, mes remarques seront brèves, du moins, je l'espère.

Au niveau international, le tourisme se classe en quatrième position des secteurs d'exportation qui croissent le plus rapidement. Ce secteur représente d'énormes possibilités sur le plan économique pour le Canada. Les voyages internationaux sont à la hausse, et nous assistons à une compétition de plus en plus féroce pour attirer les voyageurs.

Dans un tel contexte, permettez-moi de porter à votre attention deux éléments qui viennent démontrer l'importance de votre étude pour le secteur touristique canadien.

Tout d'abord, notre politique actuelle en ce qui a trait au transport aérien est nettement dépassée. Cette politique est en vigueur depuis maintenant 15 ans, et fut mise en place à une époque où notre frontière avec les États-Unis demeurait ouverte et que notre dollar valait 65 cents US. Or, les choses ont bien changé depuis, et rien ne semble indiquer un retour à la situation de départ dans un avenir rapproché.

Second, Canada is increasingly a fly-to destination. All of the growth that we are seeing in arrivals is coming via air, even from the United States. The modest growth we are seeing in visits from the U.S. is entirely by aviation. The bottom line is that our outmoded aviation cost structure is choking off one of Canada's great economic opportunities. A coherent and cost-effective air transportation system is essential to our ability to grow the visitor economy and create jobs.

When we presented to this committee in the last Parliament, I made mention of our travel deficit, which is the difference between what we, as Canadians, spend outside of Canada versus what we take in. For 2009, that figure was $12.2 billion. Last month, we received new data from Statistics Canada for 2011, and we are now showing a travel deficit of $15.9 billion, or an increase of $1.6 billion, over that period.

Part of this is fueled by the remarkable growth of Canadian spending abroad, but our tourism receipts from travellers outside of Canada to Canada have stagnated over the past decade.

Why is the travel deficit so important? Because the goods and services are consumed here, it does not seem like an export sector, but it is. The international visitor who spends money on businesses in Canada has a meaningful impact on the economy and on revenue to the Crown.

Tourism demand is highly elastic. The higher the cost, the lower the demand. We know that for the majority of long-haul travellers the first point of purchasing contact that they have with a destination is their plane ticket. There is no place where the cost comparison between countries is so immediately evident to the traveller as the cost of airfare.

According to the World Economic Forum, our travel and tourism competitiveness ranking has fallen from fifth, in 2009, to ninth, in 2011. Our dismal scores on airline ticket taxes and airport charges, where we are 125 out of 139 countries, are the most significant contributors to this competitive challenge.

The aviation cost structure in Canada — what we refer to as the club sandwich of aviation taxes and fees — is having a negative impact on our ability to attract visitors. These include the fees visible to the consumer, including security and navigation user-fees added to their tickets. However, there are also fees that get buried in the cost of their seats, including Crown rents and excise taxes on jet fuel. These high taxes and fees are diverting overseas and American visitors away from Canada and toward more economical options. Moreover, we are increasingly seeing Canadians cross-border shopping for airline tickets. A recent

Ensuite, le Canada est une destination où l'on se rend principalement par la voie des airs. La croissance du nombre d'arrivées à laquelle nous assistons actuellement est attribuable à ce moyen de transport — une situation qui s'applique aussi à la croissance modeste du nombre de voyageurs en provenance des États-Unis. En un mot, la structure de coûts du transport aérien actuellement en place au Canada est en train d'atrophier l'une des principales possibilités de croissance économique au Canada. Ainsi, un système de transport aérien à la fois cohérent et efficient s'avère essentiel à la croissance de l'économie touristique et à la création d'emplois.

Lors de notre plus récente comparution devant le comité, j'avais fait état de notre déficit au compte des voyageurs internationaux, c'est-à-dire la différence entre les dépenses des Canadiens à l'étranger et celles effectuées chez nous par les visiteurs internationaux. En 2009, ce déficit se situait à 12,2 milliards de dollars. Le mois dernier, nous avons obtenu les données pour 2011, et cette somme a grimpé à 15,9 milliards de dollars.

Un tel écart s'explique entre autres par une hausse remarquable des dépenses des Canadiens ailleurs dans le monde. Toutefois, on assiste depuis les dix dernières années à une stagnation des sommes injectées dans notre économie par les voyageurs internationaux.

Pourquoi le déficit au compte des voyages est-il à ce point important? Parce que les biens et services sont consommés ici; cela ne semble pas être un secteur d'exportation, mais c'en est un. Les visiteurs internationaux qui dépensent leur argent chez nous ont un impact significatif sur notre économie et sur les revenus de l'État.

La demande en tourisme est très élastique : plus les coûts sont élevés, plus cette demande est faible. Nous savons que, pour la majorité des gens qui voyagent sur de grandes distances, leur premier contact avec la destination envisagée dans leur processus d'achat est le billet d'avion. Pour ces voyageurs, la façon la plus évidente de comparer divers pays à visiter est d'en comparer le coût du billet pour s'y rendre en avion.

Selon le Forum économique mondial, le Canada est passé de la cinquième place en 2009 à la neuvième en 2011 pour ce qui est de la compétitivité dans les secteurs du voyage et du tourisme. Notre performance lamentable en ce qui a trait aux taxes sur les billets d'avion et les frais aéroportuaires — nous nous classons 125^{e} sur 139 pays — est la principale cause de cette baisse.

La structure de coûts du transport aérien au Canada — ce que nous appelons le « club sandwich » des taxes et autres frais de ce secteur — nuit à notre potentiel pour attirer les visiteurs. On parle ici entre autres des frais que le consommateur peut lui-même constater, dont les redevances de navigation aérienne qui augmentent le coût de leurs billets d'avion. À cela s'ajoutent divers frais qui viennent gonfler davantage ce coût, incluant les loyers des aéroports et les taxes d'accise sur le carburant. Ces taxes et frais passablement élevés ont pour résultat de dissuader les visiteurs internationaux et américains d'opter pour le Canada;

survey showed that 15 per cent of Canadians have flown out of border airports like Buffalo, Plattsburgh, and Bellingham, to name a few.

Perhaps more importantly, this also means that low-cost carriers are choosing not to service Canadian airports. We know that Jet Blue has said publicly that they can service Canadian customers through their flights into Ogdensburg, Burlington, Buffalo and Bellingham. This practice ultimately erodes our load factors, leading to higher prices for both Canadians and potential visitors.

We have provided you, in today's presentation, with an ad from a Canadian trade paper in which Allegiant, another low-cost carrier, advertises their access to our market, without landing a plane on our soil.

What does it say about the state of our aviation sector when a destination like Orlando actively advertises that they want Canadians to visit, yet they know that they do not even need to fly to Canada to get us? The implications of what this means down the road are scary. Our airports are being rendered irrelevant. The Canadian Airports Council, I believe, is having a conference next week, in Toronto, entitled "Where is our missing airport?" Effectively, 15 per cent of Canadians, or the size of a mid-size airport in Canada, is being lost to the U.S. economy.

Not only are we stimulating travel to the U.S, but we are creating a barrier to growth for inbound tourism to Canada.

To that end, TIAC hopes that this committee will recommend a full review of the aviation cost structure, taking into consideration the negative impact of high taxes and fees on enticing visitors and encouraging domestic travel.

It bears noting that your colleagues in the other place, on the House of Commons Standing Committee on Finance, have also heard this issue and have also made a recommendation to that effect in their recent pre-budget consultation review.

Before I conclude, I want to quickly note that the government has done some fairly important work, since we last met, in supporting tourism.

The launch of the Federal Tourism Strategy, in October, was an important sign that the government sees tourism as a priority sector for the economy. Since the launch, we have already seen the government take tangible steps on a number of fronts, including the introduction of a new 10-year multi-entry visa for foreign visitors and the expansion of visa application centres that will

ils vont plutôt privilégier une destination plus abordable. De plus, nous constatons que de plus en plus de Canadiens cherchent à se procurer leurs billets d'avion de l'autre côté de la frontière. Un récent sondage révélait d'ailleurs que 15 p. 100 des Canadiens ont pris leur vol à partir d'aéroports situés à Buffalo, Plattsburgh et Bellingham, pour n'en nommer que quelques-uns.

Et surtout, une autre conséquence du scénario actuel est que les transporteurs aériens à rabais préfèrent ne pas desservir les aéroports canadiens. Nous savons par exemple que Jet Blue a choisi de transporter les voyageurs canadiens à partir des aéroports d'Ogdensburg, de Burlington, de Buffalo ou encore de Bellingham. Une telle pratique vient provoquer l'érosion de notre coefficient de remplissage, entraînant du même coup des coûts plus élevés tant pour les Canadiens que pour les visiteurs potentiels.

Nous vous avons remis une publicité parue dans une revue spécialisée et dans laquelle Allegiant, un autre transporteur aérien à rabais, annonce clairement son accès à notre marché, et ce, malgré le fait qu'aucun de ses vols n'atterrisse en sol canadien.

Quel message une telle publicité envoie-t-elle quant à l'état actuel de notre secteur du transport aérien, alors qu'une destination comme Orlando sollicite activement les visiteurs canadiens sachant qu'il n'est même pas nécessaire de venir les cueillir au Canada? Un tel constat est inquiétant. On nous fait comprendre en quelque sorte que nos aéroports sont de moins en moins importants. Le Conseil des aéroports du Canada, si je ne me trompe pas, tient une conférence à Toronto la semaine prochaine qui s'intitule « L'un de nos aéroports a disparu! ». En effet, 15 p. 100 des Canadiens prennent leur vol à partir des États-Unis; c'est comme si le Canada perdait un aéroport de taille moyenne aux mains des États-Unis.

Non seulement nous trouvons-nous à encourager les voyages aux États-Unis, mais nous mettons en place un important obstacle à la croissance du tourisme à destination du Canada.

Ainsi, l'AITC espère que le comité recommandera que l'on procède à un examen exhaustif de la structure de coûts de notre secteur du transport aérien, en tenant compte de l'impact négatif des taxes et frais élevés sur notre capacité à attirer les visiteurs étrangers et à encourager les voyages à l'intérieur du Canada.

Il convient de mentionner que vos collègues du Comité permanent des finances de la Chambre des communes se sont également penchés sur ce dossier et ont formulé une recommandation à cet effet dans le cadre de leurs plus récentes consultations prébudgétaires.

Avant de conclure, j'aimerais rapidement souligner le travail accompli par notre gouvernement au cours des derniers mois afin de soutenir l'industrie touristique canadienne.

La mise sur pied, en octobre dernier, de la Stratégie fédérale de tourisme s'est avérée une preuve manifeste que le gouvernement considère le tourisme comme étant un secteur économique prioritaire. Depuis, nous avons assisté à une série de gestes concrets posés par le gouvernement. Entre autres, l'introduction d'un nouveau visa de 10 ans permettant les séjours multiples pour

help us to welcome visitors from emerging markets such as China, India, Brazil and Mexico. The government has also worked on easing leisure and business travel between Canada and the United States, through its action plan Perimeter Security and Economic Competitiveness, otherwise known as the Beyond the Borders Initiative.

All of these initiatives are appreciated by our members, and I hope they auger well for the future of our sector. This is where your study of the aviation cost structure is so vital. As I said, Canada is a fly-to destination. The future of our success depends on our ability to attract more international travellers who are coming by air.

Again, I am very pleased to be part of these proceedings, and I look forward to our conversation and discussions this morning.

Senator Zimmer: Thank you, Mr. Goldstein, for your presentation, and welcome. It is nice to see you.

I would imagine that the Canadian airline industry is important for tourism in Canada. How significantly important do you believe it is? Are the two industries working together? Do you feel there are any areas between the two industries that could be improved, and if so, what?

Mr. Goldstein: That is a good question, senator. Let me take it in two parts.

I think the entire aviation sector, not just the airlines but the airports and the service industries, has become far more intricately involved in the tourism sector. Far from being sort of a utility or a mover of people, we have seen them become extremely involved in the development of the Canadian tourism sector.

That has been a necessity for us because of the seismic shift we have had since 9/11. It is fair for us to discuss the elephant in the room, which is that Canada was largely a drive-to country before 9/11. We used to have 17 million U.S. overnight visits. We are now down to about 11.9 million. There has been a huge drop in visits to Canada. Where we make those visits back is from the U.S. and from emerging markets in Western Europe, from flight.

To answer your question, the aviation sector has been a big part of what has been a modest recovery in the tourism sector. Again, with hopes of modernizing the framework under which they are doing business, I think we have even greater opportunity to come.

Senator Zimmer: When you appeared before the committee before, you advocated in favour of a more equitable arrangement for airport rents. Can you elaborate on that briefly? What would that entail?

les visiteurs étrangers, ainsi que l'expansion des centres de demande pour l'obtention d'un visa, nous permettront d'attirer davantage de visiteurs en provenance de marchés émergents tels la Chine, l'Inde, le Brésil et le Mexique. Le gouvernement a aussi cherché à faciliter les voyages d'agrément et d'affaires entre le Canada et les États-Unis, par l'entremise de son Plan d'action sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique.

Nos membres apprécient certes de telles initiatives, qui augurent très bien pour l'avenir de notre secteur d'activité. Voilà pourquoi votre étude sur la structure de coûts du transport aérien est si importante. Comme je l'ai dit, le Canada est une destination où l'on se rend par avion. Le succès éventuel de notre industrie touristique dépend de notre habileté à attirer davantage de voyageurs internationaux qui utilisent ce moyen de transport.

Encore une fois, je répondrai volontiers à vos questions relativement à la structure de coûts du transport aérien et à son impact sur le tourisme canadien.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie, monsieur Goldstein, pour votre exposé et je vous souhaite la bienvenue. C'est un plaisir de vous voir.

Selon vous, dans quelle mesure l'industrie du transport aérien est-elle importante pour le tourisme au Canada? Ces deux industries sont-elles liées? Croyez-vous qu'il y a des secteurs relatifs à ces deux industries qui pourraient être améliorés, et si oui, lesquels?

M. Goldstein : C'est une bonne question, monsieur le sénateur. Laissez-moi y répondre en deux parties.

Tout d'abord, je crois que toute l'industrie de l'aviation, non seulement les compagnies aériennes, mais aussi les aéroports et le secteur des services, contribue étroitement à l'industrie touristique. Il est évident qu'elle permet le déplacement de beaucoup de gens, mais elle joue un rôle de plus en plus important dans le développement du tourisme au Canada.

Cela était absolument nécessaire en raison du virage à 180 degrés qui s'est produit à la suite des événements du 11 septembre. Il faut se dire les vraies choses : le Canada est un pays où l'on se rendait essentiellement en voiture avant les attentats du 11 septembre. Le Canada enregistrait auparavant un total de 17 millions de séjours de plus de 24 heures en provenance des États-Unis. Maintenant, les Américains effectuent à peine 11,9 millions de séjours. Cela représente une baisse énorme des visites au Canada. Ces séjours ont en quelque sorte été remplacés par des vols en provenance des États-Unis et des marchés émergents de l'Europe de l'Ouest.

Pour répondre à votre question, le secteur de l'aviation a beaucoup aidé à la modeste reprise du secteur touristique. Encore une fois, si l'on modernise le cadre dans lequel on fait des affaires, je pense qu'il y aura encore plus de possibilités.

Le sénateur Zimmer : Lors de votre dernière comparution, vous aviez dit qu'il fallait établir un arrangement plus équitable à l'égard des loyers aéroportuaires. Pourriez-vous développer votre pensée à ce sujet? Qu'est-ce que cela impliquerait?

Mr. Goldstein: As I mentioned in our opening comments and as I have often mentioned, airport rents is a significant piece of the club sandwich of fees, taxes and levies. It is not particularly one issue but a layering of issues, and it bears note. This has been considered. For example, the British Columbia government, in their most recent provincial budget, repealed the aviation jet fuel charge, or surtax, which is just one of those layers. We are hoping Ontario will follow suit. Frankly, we are hoping the federal government will follow suit as well.

Rents are a significant piece because only two other countries in the world, Ecuador and Peru, charge airport rents. That is maybe a terrible bumper-sticker answer, but realistically, other jurisdictions have found another way to finance aviation cost structure so that they are more competitive than we are.

Senator Zimmer: Do you feel that more liberal air agreements with Asia and the United Emirate countries would increase the number of visitors to Canada from those regions?

Mr. Goldstein: That is a tough question. Thank you for that.

Let us start with who our customers are and where they are coming from. If we look at the United States, Western Europe and most of the emerging countries — Brazil, India and China — we actually have either totally liberalized or fairly liberalized air agreements with those countries, or we have unused slots from those countries. I will use India as an example.

Air India has several unused slots to Canada, to Vancouver and to Toronto. The biggest barrier is, frankly, the cost structure. Having more liberalized agreements is helpful. As you know, the Prime Minister just signed a liberalization agreement with Brazil last summer, which we have high hopes for because it is one of the fastest-growing outbound tourism markets in the hemisphere. However, air policy alone will not solve this issue. The cost structure that will bring competition to Canada from jurisdictions where we already have liberalized agreements is probably a bigger hindrance to our competitiveness right now.

Senator Eaton: Thank you for your interesting presentation.

We have been hearing a great deal about the lack of competition amongst Canadian airlines and with our open-sky policy.

I would like to take you to your presentation and, obviously, anecdotal evidence of seeing how other countries are developing their tourist brand. Taking the airline equation out of it, if you look at your graph, France has had a long history of a lot of tourism, obviously because of their cultural attractions and their history. You can look at all of these countries, many of them ahead of us — Turkey because of their climate and beaches; the U.K. because of their history, the queen's 60th birthday; Italy, obviously, again because of their history.

M. Goldstein : Comme je l'ai dit dans mon allocution et comme je le répète souvent, les loyers aéroportuaires sont un élément important du « club sandwich » des frais, des taxes et des droits. Il ne s'agit pas ici d'un seul problème, mais plutôt de plusieurs éléments qui entrent en ligne de compte. Il faut le mentionner. On a déjà pris des mesures à cet égard. Par exemple, le gouvernement de la Colombie-Britannique, dans son plus récent budget provincial, a supprimé la surtaxe relative aux frais de carburant, qui est l'un de ces éléments. Nous espérons que le gouvernement ontarien, de même que le gouvernement fédéral, emboîteront le pas.

Il n'y a que deux autres pays dans le monde, l'Équateur et le Pérou, qui font payer des loyers aéroportuaires. C'est peut-être une réponse simpliste, mais concrètement, les autres pays ont trouvé d'autres moyens de financer leur structure de coûts et sont ainsi plus compétitifs que nous.

Le sénateur Zimmer : Croyez-vous qu'en concluant plus d'accords aériens libéralisés avec les pays de l'Asie et des Émirats arabes unis, on pourrait augmenter le nombre de visiteurs au Canada en provenance de ces régions?

M. Goldstein : C'est une question assez difficile. Je vous en remercie.

Je vais commencer par vous dire qui sont nos clients et d'où ils viennent. Si nous prenons les États-Unis, l'Europe de l'Ouest et la plupart des pays émergents — le Brésil, l'Inde et la Chine —, soit nous avons avec eux des accords aériens partiellement ou complètement libéralisés, soit nous avons des créneaux inutilisés. Je vais vous donner l'Inde comme exemple.

Air India a plusieurs créneaux inexploités à destination du Canada, plus précisément de Vancouver et de Toronto. Honnêtement, le plus gros obstacle, c'est la structure de coûts. Chose certaine, la conclusion d'accords aériens libéralisés est utile. Comme vous le savez, le premier ministre a signé, l'été dernier, un accord aérien libéralisé avec le Brésil. Cela s'annonce très prometteur, puisqu'il s'agit de l'un des marchés touristiques les plus florissants de l'hémisphère. Cependant, la politique aérienne à elle seule ne permettra pas de résoudre le problème. La structure de coûts du Canada nuira grandement à sa compétitivité face aux pays avec qui il a déjà conclu des accords de libéralisation du transport aérien.

Le sénateur Eaton : Merci pour votre exposé des plus intéressants.

On entend beaucoup parler de l'absence de concurrence entre les transporteurs aériens canadiens et de notre politique de « ciel ouvert ».

J'aimerais revenir sur votre exposé et, évidemment, sur la façon dont les autres pays exploitent leur marque touristique. Si l'on ne tient pas compte du transport aérien, selon votre graphique, la France accueille énormément de touristes, en grande partie grâce à ses attraits culturels et à son histoire. On peut voir qu'il y a beaucoup de pays en avant de nous — la Turquie pour son climat et ses plages; le Royaume-Uni, en raison de son histoire et du 60e anniversaire de la reine; et l'Italie, encore une fois pour son histoire.

Say we deal with the airline problem in a significant way, or the minister does; we do not, but we recommend. Say the minister deals with the so-called airline problem. Obviously, being Canadian, we do not see the ads that you do abroad, the way we see Yucatan, Mexico: "Come and see our antiquities." We do not see what you are doing, other than airlines. How are you developing the Canadian brand abroad? Is it cultural? Is it landscape? How are we trying to sell ourselves?

Mr. Goldstein: That is an excellent question. There is a distinction. The Canadian Tourism Commission is the marketing agency for Canada, and does so in conjunction with many of our members, the provincial and local destination organizations. I actually do not think we have a brand problem.

Senator Eaton: What is our brand?

Mr. Goldstein: Our brand is several things: urban experiences next to nature; safety; I think our cultural diversity is extremely attractive, especially to emerging markets. If you are from Asia, for example, or from Southeast Asia, knowing that this is a fairly welcoming society and has a little piece of home here that you can —

Senator Eaton: Really? Is that why you travel, because the place is safe?

Mr. Goldstein: I think that in the minds of those consumers who have not travelled as extensively — remember that the biggest growth we are seeing in international travel now is from markets that, up until 10 or 15 years ago, they either could not afford to travel or they were not allowed to travel. For many of these consumers, this is their jumping-in point to North America or to the West. We are a fairly attractive destination for those reasons.

I would not want to speak on behalf of the Canadian Tourism Commission or places like Travel Alberta, who have done a tremendous amount of market research and specific and tailored campaigns, but I do not think we have a brand problem; I think we have an access problem. We have identified the real challenge. Marketing, access and product are the three biggest pieces.

Senator Eaton: I am sorry, but I can see that we have an access problem. However, if I am sitting in Hong Kong, France or the United States and I am thinking of where to spend my dollar, is the first thing on my mind safety and the second thing multiculturalism, or is it: What can I do that I cannot do at home? What would be fun for my children? How accessible is it when I get there? How easy is it to access those things? How good are their restaurants? What will I see or have that I cannot when I am at home?

Supposons que nous nous attaquons sérieusement au problème du transport aérien, ou plutôt le ministre, puisque nous ne faisons que des recommandations. Supposons que le ministre remédie au soi-disant problème du transport aérien. Évidemment, nous, les Canadiens, ne voyons pas la publicité que vous faites à l'étranger, comme le font les autres pays ici. Par exemple, le Yucatán, au Mexique, est célèbre par ses antiquités. Outre le transport aérien, on ne voit pas vraiment dans quel secteur vous intervenez. Comment vous y prenez-vous pour mettre en valeur l'image de marque touristique du Canada? Misez-vous sur l'aspect culturel? Les paysages? Comment fait-on la promotion du Canada à l'étranger?

M. Goldstein : C'est une excellente question. Il y a toutefois une distinction à faire. La Commission canadienne du tourisme est l'organisme qui s'occupe de la promotion du tourisme pour le Canada, et elle le fait en collaboration avec bon nombre de nos membres, c'est-à-dire les organisations provinciales et locales de promotion de destinations. Je ne crois pas que nous ayons un problème au niveau de l'image de marque.

Le sénateur Eaton : Quelle est-elle?

M. Goldstein : Nous misons sur plusieurs aspects : les expériences urbaines à proximité de la nature; la sécurité; je pense que notre diversité culturelle est aussi extrêmement attirante, surtout pour les marchés émergents. Si vous venez d'Asie, par exemple, ou de l'Asie du Sud-Est, le fait de savoir que nous sommes une société très accueillante qui vous rappelle la maison...

Le sénateur Eaton : Vraiment? Voyagez-vous réellement dans un pays parce qu'il est sécuritaire?

M. Goldstein : Je crois que dans l'esprit de ces consommateurs qui n'ont pas beaucoup voyagé — sachez que l'expansion du tourisme repose désormais en grande partie sur des marchés qui, il y a 10 ou 15 ans, ne pouvaient se permettre de voyager ou n'en n'avaient pas le droit. Pour beaucoup d'entre eux, le Canada est la porte d'entrée de prédilection de l'Amérique du Nord ou de l'Occident. Nous sommes une destination très attirante pour ces raisons.

Je ne veux pas parler au nom de la Commission canadienne du tourisme ni des organisations comme Travel Alberta, qui ont mené d'importantes études de marché et des campagnes précises et personnalisées, mais je ne crois pas que nous ayons un problème d'image; je pense que nous avons plutôt un problème d'accès. Nous avons cerné le véritable problème. La commercialisation, l'accès et le produit sont les trois principaux éléments.

Le sénateur Eaton : Je suis désolée, et je suis consciente que nous avons un problème d'accès. Toutefois, si je suis à Hong Kong, en France ou aux États-Unis et que je cherche un pays où dépenser mon argent, vais-je d'abord penser à la sécurité et au multiculturalisme ou plutôt à un endroit facilement accessible qui me propose quelque chose de différent, que je ne peux pas faire à la maison, et qui offre des attraits amusants pour mes enfants et de bons restaurants?

This is why I am asking you this question. It is easy for tourism to blame airlines, when I think our problem is probably bigger than buying an airline ticket. All being equal, you are right; it is cost. However, not being equal?

Mr. Goldstein: All those things are true. We have to recognize that we are sitting right next to the United States, as a primary destination for global travel.

To address some of the issues you have raised, about a year ago, the Canadian Tourism Commission released what they called the Signature Experiences Collection campaign, which is a series of individual experiences — not companies — throughout Canada that will distinguish us from other destinations. I do not mean to gloss over that notion because long-haul, high-yield tourists are looking for experiences.

Senator Eaton: We all are when we travel.

Mr. Goldstein: Our concern is that we are number one when you poll people globally on their perception of the destination. For the last two years, we have been number one. We have always been in the top three or four. Unfortunately, when it comes to international arrivals, we are fifteenth. There is a conversion problem between the brand expectation and somewhere down the decision path to book that trip. That is where you get the access issues, whether it is difficulty getting a visa to come to Canada or something else.

Senator Eaton: For the U.S. it is difficult to get a visa. You could scratch the U.S. Why has the U.S. not fallen?

Mr. Goldstein: We have made significant progress in Canada over the last two years on both the granting of visas by getting rejection rates down. In the last few months, as part of the Federal Tourism Strategy, Minister Kenney has done a targeted job at ameliorating some of those issues. We are making competitive progress but not on the cost of the ticket to get here.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Thank you for your brief, which I would characterize as pessimistic. Do you really believe that Canadian tourism industry's offer is influenced by the value of the dollar?

Mr. Goldstein: The value of the dollar masks structural issues that arose before we were at parity with the U.S. dollar. The airline industry policy was created when the Canadian dollar was worth about US$0.65, and that changed the model benchmark of competitiveness.

The weakness of the Canadian dollar improved our country's competitiveness, but that only masked structural problems. Now that the dollar has become stronger, we are forced to look into those structural issues.

C'est la raison pour laquelle je vous pose cette question. C'est facile pour l'industrie touristique de blâmer les compagnies aériennes, mais je pense que le véritable problème se situe bien au-delà de l'achat du billet d'avion. Si nous étions tous sur un pied d'égalité, je vous l'accorde, les coûts seraient problématiques. Cependant, qu'en est-il si ce n'est pas le cas?

M. Goldstein : Tout ce que vous dites est vrai. Il faut reconnaître que nous sommes situés juste à côté des États-Unis, qui est une destination de choix pour les voyages internationaux.

Afin de régler quelques-uns des problèmes que vous soulevez, la Commission canadienne du tourisme a lancé il y a environ un an la campagne Collection d'expériences distinctives. Il s'agit d'une série d'expériences individuelles de voyage au Canada qui nous démarquent d'autres destinations. C'est une avenue à ne pas négliger, car les touristes d'outre-mer prêts à dépenser abondamment sont toujours en quête d'expériences nouvelles.

Le sénateur Eaton : Comme nous tous quand nous voyageons.

M. Goldstein : Dans les sondages menés à l'échelle planétaire sur les destinations envisagées, nous avons terminé premiers au cours des deux dernières années. Nous avons toujours été parmi les trois ou quatre destinations privilégiées. Malheureusement, nous sommes 15e au chapitre des arrivées internationales. Il y a un problème de conversion entre les attentes suscitées par notre image touristique et le processus décisionnel menant à la réservation du voyage. C'est là qu'interviennent les problèmes d'accès comme la difficulté à obtenir un visa pour venir au Canada.

Le sénateur Eaton : On pourrait dire la même chose des États-Unis où il est également difficile d'obtenir un visa. Pourquoi alors les États-Unis n'ont-ils pas perdu de terrain?

M. Goldstein : Au cours des deux dernières années, nous avons réalisé au Canada des progrès considérables quant à l'octroi du visa en réduisant notamment les taux de refus. Dans le cadre de la Stratégie fédérale en matière de tourisme, le ministre Kenney s'est employé en priorité au cours des derniers mois à régler quelques-unes de ces questions. Nous améliorons notre position concurrentielle, mais le coût du billet d'avion pour venir au Canada demeure trop élevé.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je vous remercie pour votre mémoire, que je qualifierais de très pessimiste. Croyez-vous vraiment que l'offre de l'industrie touristique canadienne est influencée par la valeur du dollar?

M. Goldstein : La valeur du dollar masque les défis structurels d'avant la parité avec le dollar américain. La politique dans le secteur aérien a été créée alors que le dollar valait environ 65 cents et cela a changé le modèle de compétitivité.

La concurrence du Canada a été améliorée par la faiblesse du dollar canadien, mais cette situation a masqué des problèmes structurels. Maintenant que le dollar a repris de la force, nous sommes forcés à évaluer ces problèmes structurels.

[*English*]

We have had a huge loss over the last year, but for most of that time we were under $1 parity model, we did not lose that much ground.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: There are some very competitive countries in the area of tourism, including France. Since the euro was introduced, in 2002, tourism costs have increased considerably. However, despite that, France's tourism industry has remained at the head of the pack. I understand that the service offer structure is deficient and that the weakness of the dollar helped us a lot, even blinded us in terms of industry. However, despite the euro's strength, France never relinquished its top spot in tourism. Do they have a tourism-boosting strategy we lack?

[*English*]

Mr. Goldstein: Let me answer that in three parts. First, yes, they have had a strategy. Second, the currency has always been an issue, but not an overwhelming one; just one of the many issues. Third, as Senator Eaton outlined, they are sort of the gold standard when it comes to cultural product. They have a well-defined brand. The good news is that Canada does have a tourism strategy. We are addressing the issues that France, Germany and others have addressed. The currency will always be an issue one way or another, but it is one that we cannot impact. All we can do is ensure that public policy issues or structural issues that underlie the market are not being made worse by the potential swings in currency.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: We are certainly noticing a decline in the tourism sector, but is that decline proportional to the investments made in the industry?

I have not seen any major investments in tourism, any major tourism projects, in Canada over the last ten years. Meanwhile, in France and in the U.S., major investments have been made in new-concept loss leaders. I understand that we can blame the government and the airline companies, but how much has the tourism industry itself invested over the past ten years into remaining competitive, as the automotive and manufacturing industries have done?

[*Traduction*]

Nous avons subi des pertes considérables au cours de la dernière année, mais pas nécessairement pendant la période où notre dollar valait moins que la devise américaine.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Il y a des pays très concurrentiels dans le domaine touristique, la France entre autres. Depuis l'introduction de l'euro, en 2002, les coûts en tourisme ont augmenté considérablement, cependant, malgré cela, la France s'est maintenue en tête de peloton, touristiquement parlant. Je comprends que l'offre de service, la structure est déficitaire, que la faiblesse du dollar nous a beaucoup aidés, nous a même aveuglés sur le plan industriel, mais la France, malgré la force de l'euro, n'a jamais perdu sa première place dans le domaine touristique. Ils ont certainement une stratégie pour retenir le tourisme que nous n'avons pas?

[*Traduction*]

M. Goldstein : Je vais vous répondre en trois volets. Premièrement, ils avaient effectivement une stratégie. Deuxièmement, la devise a toujours posé problème, mais pas de façon marquée; ce n'est qu'une des nombreuses difficultés à surmonter. Troisièmement, comme le soulignait le sénateur Eaton, la France constitue en quelque sorte l'étalon or en matière de produit culturel. Ce pays a une image de marque très bien définie. Il faut se réjouir du fait que le Canada a maintenant une stratégie en matière de tourisme. Nous nous attaquons ainsi à des problèmes que des pays comme la France et l'Allemagne ont déjà réglés. La question de la devise sera toujours problématique dans un sens ou dans l'autre, mais nous n'avons aucun contrôle sur cet aspect. Nous pouvons seulement faire en sorte que les risques de fluctuation de la devise ne viennent pas exacerber les problèmes stratégiques ou structurels qui minent le marché.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Nous constatons un déclin de l'industrie touristique, c'est évident, mais ce déclin est-il proportionnel aux investissements dans l'industrie?

Au Canada, depuis dix ans, les grands projets touristiques, les investissements majeurs en termes de tourisme, je n'en vois pas. Alors qu'en France, aux États-Unis, il y a eu des investissements majeurs dans les produits d'attraction nouvelle mode. Je comprends qu'on peut mettre la faute sur le gouvernement ou sur les compagnies aériennes, mais l'industrie du tourisme elle-même, combien a-t-elle investi au cours des 10 dernières années pour maintenir sa compétitivité, comme l'industrie automobile l'a fait, ainsi que l'industrie manufacturière?

[*English*]

Mr. Goldstein: I would love to receive the assistance that the automobile industry received, but that is a facetious answer. The real answer is access to capital. Capital is portable and follows success. When investors see the types of numbers that we see, especially international investors —

Senator Boisvenu: They go away?

Mr. Goldstein: I do not mean to pick on a hotel company, but if you are Fairmont and you are building hotels around the world, you have to decide whether you will spend $50 million renovating your Canadian properties or $50 million in Malaysia or China. It is clear that the deployment of capital, unless we change the public policy circumstances, is better in those other markets. We are creating a self-fulfilling prophecy by creating a public policy and regulatory model that is not incenting the investment that we need to renew the product.

There are members of mine who are strong entrepreneurs bringing new product into the market. Senator Doyle and I were talking about some of those pieces that are happening in his province. The overall infrastructure requires an environment that makes capital attractive to Canada. That is what we are missing.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: On page 8 of your document, you recommend a full review of the cost structure. Do you not think that initiative would downplay your industry's real problems? There is more to this issue than just cost structure. I do not think that reviewing the aviation industry's cost structure will fix all your problems. The industry has to make an effort, and so do the government and the airline companies, of course.

[*English*]

It is a huge problem.

Mr. Goldstein: Yes. We focused on this piece of the puzzle for this committee because of the nature of your study. The larger piece requires strengthening and marketing access and product. It is something that we have been working on with the minister and other various ministers. That plan is enunciated clearly in the Federal Tourism Strategy. Something senators may not appreciate but 15 different federal departments and agencies impact policy on our sector, such as Customs and Border Services Agency, Parks Canada and the Canada Revenue Agency as well as GST and HST. The importance of the Federal Tourism Strategy that has recently been presented by the government is to create a forum where all 15 departments are together at the same table so that, hopefully, we are not making policy in isolation any more.

[*Traduction*]

M. Goldstein : J'aimerais bien que nous puissions recevoir l'aide qui a été offerte à l'industrie automobile, mais, plus sérieusement, la réponse réside dans l'accès au capital. Le capital est une ressource mobile qui va là où les chances de réussite sont les meilleures. Lorsque les investisseurs voient des chiffres comme ceux que nous avons devant nous, surtout les investisseurs internationaux...

Le sénateur Boisvenu : Ils vont voir ailleurs?

M. Goldstein : Sans vouloir pointer du doigt qui que ce soit, lorsqu'une entreprise comme Fairmont qui construit des hôtels partout sur la planète doit décider si elle va investir 50 millions de dollars pour rénover ses hôtels au Canada ou 50 millions de dollars en Malaisie ou en Chine, il est clair que le rendement du capital est plus intéressant dans ces autres marchés, tout au moins tant que nous n'aurons pas changé nos politiques publiques. L'issue devient inévitable lorsque nous instaurons un modèle stratégique et réglementaire qui ne favorise pas les investissements nécessaires au renouvellement de notre produit touristique.

Notre association compte d'excellents entrepreneurs qui lancent de nouveaux produits sur le marché. Le sénateur Doyle et moi-même discutions d'ailleurs de quelques-unes des initiatives semblables dans sa province. L'infrastructure globale doit créer un environnement propice aux investissements au Canada. C'est ce qui nous manque.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : À la page 9 de votre document, vous recommandez de procéder à un examen exhaustif de la structure des coûts. Ne croyez-vous pas que cette démarche incite à minimiser les réels problèmes dans votre industrie? C'est plus que cela. Je ne crois pas que, en revoyant la structure des coûts de l'entreprise aéroportuaire, on va régler tous vos problèmes. L'industrie a un effort à faire, le gouvernement aussi, sans doute, et les compagnies aériennes.

[*Traduction*]

C'est un grave problème.

M. Goldstein : Oui. Nous avons mis l'accent sur cet aspect de la problématique étant donné l'étude menée par votre comité. Tout le système doit être amélioré du point de vue de la commercialisation, de l'accès et du produit. Nous avons travaillé sur ce dossier avec différents ministres. Le plan est énoncé clairement dans la Stratégie fédérale en matière de tourisme. Vous n'en êtes pas nécessairement conscients, mais pas moins de 15 ministères et organismes fédéraux ont un impact sur les politiques du secteur touristique. Citons par exemple les Services frontaliers des douanes, Parcs Canada et l'Agence du revenu du Canada pour la TPS et la TVH. La Stratégie fédérale en matière de tourisme récemment mise de l'avant par le gouvernement a pour avantage important de créer un forum où ces 15 entités sont réunies à la même table de telle sorte que l'on cesse, il faut l'espérer, d'établir des politiques en vase clos.

You are right in that this is one piece or one piston, if you will, of the engine. I do not want senators to walk away from this table thinking that it is the only challenge we are facing.

[*Translation*]

The Chair: Thank you, Mr. Goldstein. I want to invite the committee members to participate in a tourism caucus that meets every other month, on average.

[*English*]

They are very interesting tourism caucus meetings that look at the overview. The minister responsible for tourism was a witness at the last meeting. I believe there is a meeting in two weeks. If members are interested, I can send you the information.

It is very important. They fall between the cracks because so many people are concerned with the industry and none of them have the unique capacity to help the industry.

Senator Eggleton: I joined this committee and its airline study only recently, but I understand you appeared here last year. Since then the Federal Tourism Strategy was published in October. How has the strategy changed? Is it addressing any of the issues that concern you about getting Canada back up the country list?

Mr. Goldstein: Even before the strategy was announced we started to see structural change in the federal government. The Prime Minister announced the framework for the Federal Tourism Strategy in 2009. There has been a convoy of ships leading up to the announcement.

As I mentioned earlier, our biggest challenge was getting the 15 departments and agencies to work together. There is no anti-tourism lobby. This is a fairly good news story and it impacts every riding across the country. Getting a whole-of-government approach instituted and having had two meetings of ADMs from across the government has been extremely helpful.

We have seen a cultural change at Immigration, for example. The visitor economy was not the primary issue facing Immigration Canada, but now those issues have jumped up the totem pole and there have been many progressive moves over the last year and a half on visitor visa application issues.

The best harbinger for the Federal Tourism Strategy, even before it was announced, was the two simultaneous announcements made last year when the Prime Minister went to Brazil. One was the air liberalization agreement and the other was the opening of visa centres.

Vous avez raison de dire qu'il ne s'agit que de l'un des engrenages du mécanisme. Je ne voudrais pas que vous partiez d'ici en pensant que c'est notre seul défi.

[*Français*]

Le président : Merci, monsieur Goldstein. Je voudrais inviter les membres du comité à participer à un caucus du tourisme qui se réunit environ à tous les deux mois.

[*Traduction*]

Il s'agit de rencontres très intéressantes où l'on examine la situation dans son ensemble. Le ministre responsable du tourisme a témoigné lors du dernier caucus. Je crois qu'il y en a un autre dans deux semaines. Si des sénateurs sont intéressés, je pourrai leur transmettre l'information.

C'est très important, car on n'arrive pas vraiment à donner à l'industrie le coup de pouce dont elle a besoin. Bien des gens sont préoccupés par l'avenir du tourisme au Canada, mais personne ne semble capable d'intervenir concrètement.

Le sénateur Eggleton : Il n'y a pas très longtemps que j'ai joint les rangs de ce comité et que je participe à cette étude sur le transport aérien. Je sais toutefois que vous avez comparu ici l'an dernier. Depuis lors, la Stratégie fédérale en matière de tourisme a été rendue publique en octobre. Dans quelle mesure cette stratégie a-t-elle changé la donne? A-t-elle permis de régler quelques-uns des problèmes qui empêchent le Canada de grimper sur la liste des pays les plus visités?

M. Goldstein : Même avant l'annonce de la stratégie, nous avons commencé à observer un changement structurel au sein du gouvernement fédéral. Dès 2009, le premier ministre annonçait le cadre de la Stratégie fédérale en matière de tourisme. Différentes étapes ont dont mené à cette annonce.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, le plus difficile a été d'asseoir les 15 ministères et organismes à la même table. Il n'y a pas de lobby anti-tourisme. C'est un secteur bénéfique qui a des retombées dans toutes les circonscriptions de notre pays. De très importants progrès ont été réalisés grâce â l'instauration d'une approche pangouvernementale et à la tenue de deux rencontres des sous-ministres adjoints de différents ministères.

Nous avons par exemple assisté à un changement de culture à Immigration Canada. L'activité économique générée par les visiteurs ne figurait pas au rang des priorités de ce ministère, mais on y accorde désormais plus d'importance et de nombreuses mesures ont été prises au cours des 18 derniers mois pour régler les problèmes liés aux demandes de visa.

Avant même l'annonce de la Stratégie fédérale en matière de tourisme, deux annonces faites simultanément l'an dernier lors de la visite du premier ministre au Brésil auguraient d'un avenir meilleur. L'une concernait la libéralisation du transport aérien alors que l'autre traitait de l'ouverture de centres de traitement pour les visas.

Going back to marketing access and product, the Canadian Tourism Commission has started advertising in Brazil and started to drive demand, but it was hard to get visas and hard to find competitive airlift. It will take some time to get the competitive airlift now that we have a liberalized agreement, but the visa centres are extremely helpful. That is where we can see concrete examples of departments working together as part of the strategy, highlighting issues and cherry-picking the low-hanging fruit. Hopefully, some of the high-hanging fruit issues that are being discussed around this table will come to fruition in the next year or two.

In the months leading up to the announcement of the strategy and subsequently, we have seen some significant progress. To your colleague's point, there are still many issues that we need to address that go right across the federal government.

Senator Eggleton: This issue of the aviation cost structure and airport rents is yet to be addressed, but might be within that framework?

Mr. Goldstein: Yes, and, as I said earlier, your colleagues on the Finance Committee have recognized this as an issue. I believe the massive bleed of Canadians to U.S. airports is a demonstrable sign that there is a structural problem, and that is beginning to be addressed in public policy circles.

Senator Eggleton: Let me take your recommendation for a full review a step further. If a review concludes, as you have, that ground rents, which are not charged by too many countries, are a big cost factor that makes the industry non-competitive, what would the answer be? Would it be getting rid of the ground rents, capitalizing them over a period of time, as one airport has already suggested to us, or is it opening up the industry and allowing companies to come in from abroad and travel between Canadian cities, which would compete with Air Canada, WestJet and Porter?

Do you consider some options to be better than others?

Mr. Goldstein: Those are all options, but we have fairly liberalized agreements with the areas with which we do business: Western Europe, the U.S. and South America.

The best recent example I have is that about a year ago Virgin in the U.S. started flying L.A.-Toronto. That created competition and prices went down. Air Canada responded with more flights in the market, but Virgin discontinued that service because it was too expensive to land a plane. We are losing low-cost carrier opportunities in Canada because the landing structure is too expensive.

Senator Eggleton: A professor from the Rotman School of Management at the University of Toronto was here last week. He showed us some charts that illustrated that on additional taxes

Pour revenir aux questions de commercialisation, d'accès et de produit, la Commission canadienne du tourisme a commencé à faire de la publicité au Brésil pour stimuler la demande, mais il était difficile d'obtenir un visa et de trouver du transport aérien à des prix concurrentiels. Dans ce dernier cas, il faudra un certain temps maintenant que nous avons conclu un accord de libéralisation, mais les centres de traitement des visas constituent déjà une amélioration considérable. Voilà des exemples concrets de collaboration entre les ministères dans le cadre de la stratégie pour cerner et régler quelques-uns des problèmes les plus simples. Il faut espérer que les questions plus complexes dont nous discutons ici pourront aussi être solutionnées d'ici un an ou deux.

Dans les mois qui ont mené à l'annonce de la stratégie comme par la suite, nous avons pu constater des progrès importants. Comme l'indiquait votre collègue, il reste encore à régler bien des questions qui touchent l'ensemble du gouvernement fédéral.

Le sénateur Eggleton : Les problèmes liés à la structure de coûts du transport aérien et aux loyers des aéroports n'ont pas encore été réglés, mais pourraient l'être à l'intérieur de ce cadre?

M. Goldstein : Oui, et comme je l'indiquais précédemment, vos collègues du Comité des finances ont reconnu que c'était problématique. Je crois que l'exode massif de Canadiens vers les aéroports des États-Unis montre bien qu'il y a un problème structurel auquel on commence à s'attaquer dans les hautes sphères stratégiques.

Le sénateur Eggleton : Permettez-moi d'extrapoler relativement à l'examen détaillé que vous recommandez. Si cet examen conclut, comme vous l'avez fait, que les loyers aéroportuaires, lesquels ne s'appliquent que dans très peu de pays, constituent un important facteur de coût rendant l'industrie non concurrentielle, quelle sera la solution? Faudra-t-il se débarrasser de ces loyers, les capitaliser sur une longue période, comme l'un des aéroports l'a déjà suggéré, ou ouvrir les portes de l'industrie en permettant à des entreprises étrangères de venir assurer la liaison entre les villes canadiennes pour livrer ainsi concurrence à Air Canada, WestJet et Porter?

Y a-t-il des options que vous privilégiez?

M. Goldstein : Ce sont toutes des options envisageables, mais nous avons des accords permettant des échanges plutôt libres avec les régions du monde où nous sommes actifs, comme l'Europe de l'Ouest, les États-Unis et l'Amérique du Sud.

Le meilleur exemple récent que je pourrais vous donner est celui de l'entreprise américaine Virgin qui a amorcé il y a environ un an une liaison aérienne entre Los Angeles et Toronto. Il en est résulté une concurrence qui a fait baisser les prix. Air Canada a réagi en ajoutant des vols dans le même marché, mais Virgin a cessé d'offrir ce service parce qu'il lui coûtait trop cher de faire atterrir ses avions. Étant donné notre structure de coûts d'atterrissage trop dispendieuse, nous perdons le marché des transporteurs à bas prix.

Le sénateur Eggleton : Nous avons reçu la semaine dernière un professeur de l'école Rotman de gestion de l'Université de Toronto. Il nous a présenté des graphiques indiquant que notre

and security charges we are not that far off from those in the United States. The difference was the cost from the air transport companies into the ticket.

He could not break that down to determine how much of it is ground rent, which is where it would be. Do you have any better information? How much of this problem is ground rent?

Mr. Goldstein: Our issue is not only ground rent. Our issue is the layer upon layer of taxes and fees that get us to the cost of the ticket. If the treasury was flush and we decided to make this a competitive priority and waive all the taxes and fees, the difference would not be in the $7 or $8 decrease in a ticket, it would be in the incentive it would create for other carriers to fly here, to bring meaningful competition to the market, and therefore drive the real cost of tickets down. That is the disconnect right now. Carriers are stopping on the other side of the U.S. border for economic reasons. It is not because Bellingham is a beautiful airport. The only good news in this is that our airport infrastructure is ranked the highest in the world. The policy put in place 15 years ago did achieve that goal, but unfortunately the cost structure makes it prohibitive for competition to come to the marketplace.

We have seen this even on a limited basis within Canada. Using Newfoundland as an example, where you can create extra airlift you will drive competition. Now that WestJet and Porter are flying to St. John's there is beginning to be increased competition, as there is in northern Ontario with Porter flying to Sudbury and other places there. Competition creates lower prices. The question is how to incent more competition to come to Canada.

[*Translation*]

Senator Verner: On another note, I have with me a press release issued in 2010 by the National Travel and Tourism Coalition. You joined that coalition for a white paper that sets out a series of measures regarding international competition.

The backgrounder sets out a number of recommendations. Have you produced cost estimates for the various measures you are asking the government to implement? I am asking because our next budget will have to take into account considerable cuts and a fragile economic situation. Are there any monetary estimates for the many recommended measures?

Mr. Goldstein: I do not have that information with me, but I can send it to the committee.

situation était assez semblable à celle des États-Unis pour ce qui est des taxes additionnelles et des frais de sécurité. La différence se situe dans la part de ces frais que les entreprises aériennes refilent aux consommateurs dans le prix du billet.

Il ne pouvait toutefois nous dire quelle proportion de ces coûts additionnels était attribuable aux loyers aéroportuaires. Êtes-vous mieux renseigné? Pouvez-vous nous répondre à ce sujet?

M. Goldstein : Le loyer des aéroports n'est pas notre seul problème. Il y a toute une série de taxes et de frais qui se cumulent pour faire grimper le coût des billets. Si nos moyens nous le permettaient et si nous décidions d'en faire une priorité concurrentielle en renonçant à l'ensemble de ces taxes et de ces frais, ce n'est pas tellement la baisse de 7 ou 8 $ du prix du billet qui ferait une différence. Ce serait davantage l'effet incitatif auprès des autres transporteurs aériens qui pourraient créer une véritable concurrence sur le marché canadien et réduire ainsi le coût des billets. C'est ce qui fait défaut actuellement. Pour des considérations d'ordre économique, les transporteurs ne franchissent plus notre frontière avec les États-Unis. Et ce n'est pas seulement parce que l'aéroport de Bellingham est magnifique. Seule bonne nouvelle, notre infrastructure aéroportuaire se classe au premier rang au monde. C'est grâce aux politiques mises en place il y a 15 ans que nous sommes parvenus à ce résultat, mais notre structure de coûts a malheureusement pour effet d'entraver la concurrence sur le marché.

Nous avons même pu le constater dans une mesure plus restreinte à l'intérieur même du Canada. Si on prend l'exemple de Terre-Neuve, l'ajout de liaisons aériennes stimule la concurrence. Maintenant que WestJet et Porter desservent St. John's, on commence à voir la concurrence s'intensifier, comme c'est le cas dans le nord de l'Ontario où les avions de Porter atterrissent à Sudbury et ailleurs. La concurrence entraîne une baisse des prix. Il s'agit de savoir comment nous pouvons amener davantage de concurrence au Canada.

[*Français*]

Le sénateur Verner : Dans un autre ordre d'idées, j'ai dans mes notes un communiqué de presse émis en 2010 par la Coalition nationale du voyage et du tourisme, coalition à laquelle vous vous êtes joints pour un livre blanc énonçant une série de mesures concernant la concurrence internationale.

Dans la fiche d'information se trouvent une série de recommandations. Avez-vous produit un estimé des coûts des différentes mesures que vous demandez au gouvernement? Je vous dis ça parce qu'on est à l'aube d'un budget qui va devoir tenir compte de restrictions budgétaires importantes et d'une situation économique fragile. Y a-t-il une quantification des différentes mesures proposées qui sont tout de même nombreuses?

M. Goldstein : Je n'ai pas ces renseignements avec moi mais je peux les faire parvenir au comité.

[*English*]

Airport rents are effectively $300 million a year. We can outline the various input costs to the system. Some of them, we can change; some of them, we may not. Some of them are effectively a public policy issue of whether or not the federal government is prepared to participate in that activity or not.

The current policy basically moves all of the cost structure down to the end user or the consumer. Canada is the only G20 country that moves the entire security cost fee down to the consumer. In most other jurisdictions, the state sees that as part of the public good and therefore offsets some of that cost.

Effectively, that piece of cost structure or that public policy principle is what moves most of the cost structure down. It includes everything: our aviation navigation structure and the way NAVCAN is organized, which is a cost. I am not saying that NAVCAN is not doing a good job and that safety is not one of our primary responsibilities, but we have one of the highest cost structures for navigation in the world, and that all gets passed down through the airlines and airports to the consumer.

We will get back to the committee in writing with some of those cost elements. In the paper you are referring to, we did the analysis of what the costs were but also what the lost economic impact is to the Canadian economy because we are fifteenth in the world as opposed to being ninth, including the taxes. We did a fairly detailed analysis of the taxes lost to the federal treasury and provincial treasuries because of that loss of business.

[*Translation*]

Senator Verner: In a context where we should have options, what would be the two most important measures you would like to see implemented?

[*English*]

Mr. Goldstein: Within the aviation structure, or throughout the whole tourism piece?

Senator Verner: Yes.

Mr. Goldstein: Throughout the whole tourism piece, one of our two biggest challenges is that we are underfunding the Canadian Tourism Commission. We are twentieth in the world when it comes to our international marketing resources. To Senator Eaton's question, we are doing well given the money we are spending, but an under-sourced Canadian Tourism Commission and the marketing money is actually one of the biggest challenges. The second is the cost competitiveness issue. Within the aviation cost competitiveness issue, we would have to look at probably security fees and airport rents as the biggest chunk of that that goes directly to the consumer and goes directly to the ticket. I think everybody on this committee is familiar that even when you

[*Traduction*]

Les loyers aéroportuaires s'élèvent effectivement à 300 millions de dollars par année. Nous pouvons dégager les différents coûts des intrants dans le système. Dans certains cas, nous pouvons influer sur ces coûts; pour d'autres, nous sommes impuissants. Certains éléments relèvent en effet de considérations stratégiques ou de la volonté du gouvernement fédéral d'intervenir ou non.

La politique actuelle consiste essentiellement à refiler tous les coûts à l'utilisateur final, soit le consommateur. Parmi les pays du G20, le Canada est le seul où le client doit faire les frais de tous les coûts associés à la sécurité. Dans la plupart des pays, l'État assume une partie de ces frais en considérant qu'ils visent le bien public.

Notre structure de coûts est effectivement fondée sur le principe voulant que la plus grande partie des frais soient refilés à l'utilisateur final. C'est notamment le cas pour toute l'organisation de NAVCAN, notre système de navigation aérienne. Je ne veux surtout pas dire que NAVCAN ne fait pas du bon travail et que la sécurité ne fait pas partie de nos responsabilités premières, mais nous avons l'une des structures de coûts les plus dispendieuses au monde pour la navigation, et tous ces coûts sont imposés aux clients par l'entremise des compagnies aériennes et des aéroports.

Nous allons répondre par écrit au comité relativement aux différents éléments de coût. Dans le document auquel vous faites allusion, nous avons procédé à l'analyse des coûts, mais aussi des pertes pour l'économie canadienne du fait de notre quinzième rang mondial alors que nous pourrions être neuvièmes. Nous avons aussi procédé à une analyse assez détaillée des pertes fiscales pour le trésor fédéral et les provinces en raison des activités commerciales perdues.

[*Français*]

Le sénateur Verner : Dans le contexte où on devrait pouvoir faire des choix, quelles seraient les deux mesures les plus importantes que vous aimeriez voir réaliser?

[*Traduction*]

M. Goldstein : Au sein de la structure de l'aviation ou dans l'ensemble de l'industrie touristique?

Le sénateur Verner : Dans l'ensemble.

M. Goldstein : Pour l'ensemble de l'industrie, l'un de nos deux principaux problèmes résulte du financement insuffisant de la Commission canadienne du tourisme. Nous sommes au vingtième rang mondial pour ce qui est des ressources affectées à la commercialisation internationale. Pour revenir à la question posée par le sénateur Eaton, nous obtenons de bons résultats compte tenu des sommes que nous dépensons, mais le manque de ressources et de financement pour la commercialisation à la disposition de la Commission canadienne du tourisme fait partie des grands enjeux pour nous. En second lieu, il y a le problème de la compétitivité des coûts. Dans le secteur de l'aviation, il faut considérer que la plus grande partie des frais de sécurité et des

get a free ticket through Aeroplan, you have all those fees and taxes and your free ticket ends up being $150. That is the piece that we are trying to address.

Senator Eaton: You said first we have to work on our brand or vision, and I agree, and our marketing dollars, which is hugely important. Again, I am not trying to protect the airlines, because they are not as competitive as they should be, but yes, it is less expensive to fly to those countries, but those countries are more expensive once you get there. Having a breakfast in England is the price of dinner in Canada. We have to be very careful when we talk about the cost of access, because we know that once we get to those countries in the euro zone, they are certainly more expensive than this country

Mr. Goldstein: My board does not like it when I say this in public. When I decided to take my wife to Italy last year, I did not really care where the euro was trading. I wanted to take my wife to Italy. People make those decisions based on a series of factors.

Senator Eaton: You did not take your wife to Italy because the airports are wonderful or because it is safe.

Mr. Goldstein: No, but I will tell you an interesting story. This actually leads into more the competitive landscape that we live in. One of the reasons or decision points was the connectivity of flights. Ottawa airport right now has been working closely with Air Canada to create a daily flight to Frankfurt, which gives you many connection opportunities. As someone who lives in Ottawa, it gives you easy connection opportunities in Europe, which we did not have before. I would go to Montreal or Toronto or Plattsburgh or wherever.

In this world where, increasingly, the consumer is using online engines to book airfares or to book their flights, the algorithms used in those engines factor in connection times. It is creating a consumer path towards cheaper, faster and more convenient flights. If we are not aligning ourselves within those algorithms, and I was a political science major, not a math major, and if we are not seeing where the consumer path is, then that is where we are losing a lot of those consumers.

I am speaking at a conference in Nunavut next week, and Ms. Foster has been doing some analysis for me. For someone who is looking for a northern adventure, it is cheaper to go from Toronto to Reykjavík than it is to go to Nunavut. That is an airlift issue. I am not saying this piece would be the magic wand or the steel sword that eliminates all our challenges, but it is significant. Price is not the only thing that is significant.

loyers aéroportuaires sont refilés directement aux clients via le prix du billet. Je crois que vous avez tous pu constater que même un billet gratuit dans le cadre d'un régime comme Aéroplan finit par vous coûter quelque chose comme 150 $ parce que vous devez payer l'ensemble de ces frais et de ces taxes. C'est à ce chapitre que nous cherchons des solutions.

Le sénateur Eaton : Vous avez dit qu'il nous fallait d'abord travailler sur notre image de marque ou notre vision, et je suis d'accord, d'où l'importance extrême de nos investissements en faveur de la commercialisation. Je n'essaie pas de protéger les compagnies aériennes, car elles pourraient être plus concurrentielles qu'elles le sont actuellement, mais s'il est effectivement moins onéreux de prendre l'avion à destination d'autres pays du monde, votre séjour peut vous coûter plus cher une fois rendu là-bas. Prendre le petit déjeuner au Royaume-Uni vous coûtera le prix d'un souper au Canada. Il faut être prudent lorsqu'il est question des coûts d'accès, car nous savons qu'une fois rendu dans ce pays de la zone euro, tout sera plus cher qu'au Canada.

M. Goldstein : Mes administrateurs ne vont pas vraiment apprécier mon commentaire, mais lorsque j'ai décidé d'aller en Italie avec mon épouse l'an dernier, je ne me suis pas vraiment préoccupé du cours de l'euro. Je voulais seulement visiter l'Italie avec ma femme. Les gens prennent ces décisions en fonction de tout un éventail de facteurs.

Le sénateur Eaton : Vous n'avez pas choisi d'emmener votre épouse en Italie parce que les aéroports y sont merveilleux ou parce que c'est sécuritaire.

M. Goldstein : Non, mais j'ai une histoire intéressante à vous raconter sur ce voyage. Cela vous donnera une idée du contexte concurrentiel dans lequel nous vivons. La connectivité des vols est une des raisons qui ont influencé ma décision. L'aéroport d'Ottawa travaille en étroite collaboration avec Air Canada afin d'offrir un vol quotidien vers Frankfort, ce qui ouvre de nombreuses possibilités de correspondance pour les voyageurs. Cela permet d'avoir des correspondances plus faciles en Europe, ce qui n'était pas le cas auparavant. Il fallait plutôt se rendre à Montréal, à Toronto, à Plattsburgh ou ailleurs.

Les consommateurs utilisent de plus en plus Internet pour acheter leurs billets d'avion. Les algorithmes utilisés par ces sites Web tiennent compte des temps de correspondance. Cela permet au consommateur d'avoir accès à des vols moins chers, plus rapides et plus avantageux. J'ai fait mes études universitaires en science politique, et non en mathématique. Mais, je peux vous dire que, si nous n'adoptons pas ces algorithmes, si nous n'offrons pas ces possibilités aux consommateurs, nous perdrons beaucoup de clients.

Mme Foster effectue pour moi des analyses en prévision d'une conférence au cours de laquelle je dois prendre la parole la semaine prochaine, au Nunavut. Pour se rendre au Nunavut, il est plus économique de prendre un vol de Toronto vers Reykjavik. Ça, c'est un problème de transport aérien. Je ne dis pas que cette composante permettra d'éliminer tous les obstacles, mais c'est un pas essentiel dans la bonne direction. Le prix n'est pas la seule chose importante.

Senator Merchant: I appreciate the last point that you made about connectivity because I live in Regina. When you fly from Toronto or Montreal, I do not think you appreciate the difference that it makes to someone coming from someplace like Regina or Saskatoon, because there is always the time that you spend at airports. Even to leave here on Thursday to go home to Regina, it does not matter what time I leave Ottawa because I cannot get a flight back to Regina until 10 o'clock at night. It means that I might have four or five hours at the airport. When you are travelling across the world, it makes a big difference.

We have touched this morning on the restructuring of the aviation industry. One thing that you mentioned is the competition for the price of the ticket, and the other was the restructuring of all the other fees that are added on to a ticket. I am wondering if you could pick some of the airports around the world that you think are good examples to make comparisons with Canadian airports. I am not sure if it is the airport in Hong Kong or Frankfurt or LAX or Pearson, but could you give us two or three different figures? One is the airport rents, because you mentioned that, and many other people have as well. I am wondering if we could have, first, the overall price per customer other than the price of the ticket itself to land at an airport, as a comparison. Second, perhaps we could have a different figure for the security piece, because we hear about security, but I am not exactly sure how that compares from airport to airport. Maybe, again, we could have the ground rents. If we are going to restructure, when we pool all these things together, we have to separate them to see where we can make changes.

Mr. Goldstein: I suspect it would be okay if we submitted some information to the committee in writing. I would just say that the other thing, and it is sort of a technical or nuanced piece, is that one size does not fit all. The challenges facing let us say Toronto or Montreal or Vancouver are not the challenges faced in Halifax or Ottawa or St. John's or Regina. Although our policy is currently scalable, in that there is a section for big airports and a section for much smaller, or very small, airports, any future policy must be somewhat scalable to the market realities of different sizes of airports.

I know I could be stepping into an issue with Senator Mercer in just a second, but I would say Ottawa is a fairly well-run Canadian airport. I am looking forward to your questions and comments, Senator Mercer. From a cost-structure perspective, I think they have done a relatively good job in the regime within which they are working. That is one of the reasons why they have been able to attract certain international flights that a secondary market would not necessarily attract.

We will get back to the committee with the breakdown of the cost structure and perhaps look at a couple of different sizes of airports because they are not all created equal.

Senator Merchant: Is there something to be learned from looking at other airports in other places, or is it again what you say about small and large airports? Maybe we cannot compare.

Le sénateur Merchant : Je suis heureux que vous ayez soulevé la question de la connectivité, car j'habite à Regina. Lorsque votre vol est en partance de Toronto ou de Montréal, vous ne réalisez pas à quel point la connectivité des vols est importante pour quelqu'un qui vient de Regina ou de Saskatoon. Nous passons beaucoup de temps dans les aéroports. Même si je quitte Ottawa le jeudi pour me rendre à Regina, peu importe l'heure à laquelle je décide de partir, il m'est impossible d'avoir un vol avant 22 heures. Je peux donc passer de quatre à cinq heures à l'aéroport. Lorsqu'il est question de vols internationaux, cela a un impact considérable.

Nous avons abordé brièvement la restructuration de l'industrie aéronautique. Vous avez parlé de la concurrence sur le prix des billets et de la restructuration de tous les autres droits supplémentaires. Pourriez-vous comparer certains aéroports internationaux avec les aéroports canadiens, par exemple, ceux de Hong Kong, de Frankfort ou de Los Angeles? Pourriez-vous nous donner deux ou trois chiffres? Comme de nombreux autres témoins, vous avez mentionné les loyers des aéroports. Dites-nous d'abord combien il en coûte en tout à un voyageur, outre le prix de son billet d'avion, pour que son avion atterrisse à un aéroport. Vous pourriez ensuite nous donner des chiffres en ce qui a trait à la sécurité, car c'est un autre sujet qui a été soulevé. J'ignore comment cet aspect se compare d'un aéroport à l'autre. Peut-être pourriez-vous encore une fois nous donner les loyers des aéroports. Avant de restructurer les coûts et de les réunir, il faut d'abord les analyser séparément pour déterminer les changements à apporter.

M. Goldstein : Nous pourrions certainement faire parvenir cette information par écrit au comité. J'aimerais simplement ajouter qu'il n'y a pas de solution universelle. Les défis auxquels sont confrontés les aéroports de Toronto, de Montréal ou de Vancouver sont différents de ceux des aéroports d'Halifax, d'Ottawa, de St. John's ou de Regina. Même si notre politique actuelle est modulable, c'est-à-dire qu'elle comprend des sections qui s'appliquent aux grands aéroports comme aux petits aéroports ou même aux très petits, toute nouvelle politique doit être également modulable en fonction des réalités de chaque marché desservi, peu importe la taille de l'aéroport.

Je sais que je vais faire réagir le sénateur Mercer, mais je dirais que l'aéroport d'Ottawa est plutôt bien administré. Je suis impatient d'entendre vos questions et vos commentaires à ce sujet, sénateur Mercer. Du point de vue de la structure de coûts, je crois que les administrateurs ont fait du bon travail dans les circonstances. C'est une des raisons pour lesquelles l'aéroport peut attirer certains vols internationaux, chose que les marchés secondaires n'arrivent pas nécessairement à faire.

Nous communiquerons au comité les données concernant la structure de coûts et les comparaisons entre les aéroports de différentes tailles, car ils ne sont pas tous pareils.

Le sénateur Merchant : Y a-t-il des leçons à tirer des autres aéroports ou est-ce, comme vous le dites, une question de taille? Peut-être qu'on ne peut pas faire de comparaisons.

Mr. Goldstein: There are some non-democratic countries that treat airports differently than we do and do not have to decide between health care and the tourism economy. They are making a very deliberate play on the global tourism economy based on their own public policy reality. Therefore, it is no accident that you see most of the developed countries with Canada near the bottom of the scale. Unfortunately, we are near the very bottom of the scale, and so I do not think we will ever get to the same public policy space as some of those countries. However, at least within the G20 or the G8, we should be competitive. Hopefully our information will boil that down for you.

Senator Merchant: Some of the airports that I mentioned, like LAX, Kennedy, Heathrow or Frankfurt, are in comparable countries to ours. They are not in the other countries that you are talking about.

Mr. Goldstein: The public policy regime in the U.S. is very different to the one in Canada. In the U.S. they see their airports as economic sparkplugs, and we see them as toll booths. They have made a public policy decision to incent a different type of investment. One of the ways that the airports raise investment is through fees, so they have the rents. Then, on top of rents, they have airport improvement fees. LAX does not have the rent, and they have a different lending structure, whether it is municipal bonds or other lending mechanisms, so that they can go out and access capital to improve their infrastructure. It is a very different model than we have here. We would be happy to go away and do some comparative work for you.

Senator Doyle: Many factors go into the price of an airline ticket, factors that could deter tourists from travelling. I have heard the tourism associations talk about fees. Of course, last week, the CEO of the International Air Transport Association, who represents most of the world air carriers, talked critically about government and high taxes and what have you. Transport Canada came back saying that airport rent represents only about 1 per cent of the cost of an airline ticket. At the same time, you talked about the World Economic Forum ranking Canada number one in the world for the quality of infrastructure and what have you.

How do we maintain our reputation on the global stage? The high rents obviously do a lot to maintain the infrastructure, but, at the same time, we have to be cognizant of the problems that you have with respect to lowering fees. Is there a middle ground between the two?

Mr. Goldstein: Yes, senator, there is a middle ground. I think the point we are trying to make is that it is not the fees that are the biggest part of the price of the ticket. The lack of competition because of the fees is what leads to the higher cost of the ticket. Where we have seen competition induced into a marketplace, we have seen lowering of fares. To incent that kind of activity, we need to create an environment where other carriers are incented to

M. Goldstein : Certains pays non démocratiques traitent leurs aéroports de façon différente. Ils n'ont pas à décider entre les soins de santé et l'économie touristique. Ils s'attaquent délibérément à l'économie touristique mondiale en s'appuyant sur leur propre politique publique. Ce n'est donc pas un accident si des pays développés comme le Canada se retrouvent en queue de peloton. Malheureusement, le Canada se classe bon dernier. À mon avis, nous n'arriverons jamais à concurrencer certains de ces pays. Toutefois, parmi les pays du G20 ou du G8, nous devrions être plus concurrentiels. J'espère que les renseignements que nous vous fournissons permettront de vous résumer la situation.

Le sénateur Merchant : Certains des aéroports que j'ai mentionnés, comme LAX, Kennedy, Heathrow ou Francfort, se trouvent dans des pays comparables au nôtre. Ils ne se trouvent pas dans des pays comme ceux dont vous parlez.

M. Goldstein : La politique publique américaine est très différente de la nôtre. Les Américains considèrent leurs aéroports comme des moteurs économiques, alors que nous, nous considérons les nôtres comme des postes de péage. Les États-Unis ont pris une décision en matière de politique publique, soit d'encourager un style d'investissement différent. Pour accroître leurs revenus, les aéroports s'appuient, entre autres, sur les droits. Donc, il y a les loyers. À cela s'ajoutent les frais d'améliorations aéroportuaires. LAX ne paie pas de loyer et profite d'une structure de prêts différente, que ce soit des obligations municipales ou autres mécanismes. Les administrateurs ont donc accès à des capitaux qui leur permettent d'améliorer les infrastructures de l'aéroport. C'est un modèle qui diffère beaucoup du nôtre. Nous serons heureux de vous faire parvenir des données comparatives sur le sujet.

Le sénateur Doyle : De nombreux facteurs influencent le prix d'un billet d'avion, et ces facteurs peuvent avoir un effet dissuasif sur les voyageurs. Les associations touristiques ont parlé des frais. La semaine dernière, le PDG de l'Association du transport aérien international, qui représente la plupart des transporteurs aériens internationaux, s'est montré critique à l'endroit du gouvernement et, entre autres, des taxes élevées. Transports Canada a réagi en disant que le loyer des aéroports ne représente qu'environ 1 p. 100 du prix d'un billet d'avion. Vous avez également souligné que le Forum économique mondial a octroyé la première position au Canada en ce qui a trait à la qualité des infrastructures.

Que pouvons-nous faire pour conserver notre réputation sur la scène internationale? Évidemment, les loyers élevés jouent un rôle important dans le maintien des infrastructures, mais il faut aussi être conscient des problèmes que soulèverait une baisse des frais. Y a-t-il un juste milieu?

M. Goldstein : Oui, il y a un juste milieu. Ce que nous tentons de faire valoir, c'est que les frais ne représentent pas la majeure partie du prix d'un billet. C'est le manque de concurrence causé par les droits qui pousse le prix des billets à la hausse. Nous avons remarqué une baisse des tarifs dans les marchés où la concurrence est plus vive. Afin d'encourager la concurrence, nous devons créer un environnement qui inciterait les autres transporteurs aériens à

serve those markets. That is particularly important for secondary markets in Canada because we are just now starting to see some meaningful competition, in some of those markets, from some of the domestic carriers.

By way of transparency, Air Canada, WestJet and Porter are members of our association. I think we are the only association that has all of them under the same roof, as well as the airports and the destination marketing organizations like those in Newfoundland and Labrador. That is where we are seeing a cooperative model. St. John's is a very good example, as I think you said earlier. You started to see some great progress with regard to access because the provincial government and the provincial industry have been working closely with air carriers — Air Canada, Jazz, Porter and WestJet — who are now all servicing St. John's. You have started to see a more equitable balance. However, we are still not seeing the low-cost carriers from Europe who should be landing in St. John's or Gander.

There will always be business travel. It was one of the areas that saw the least impact in the last recession. There was some impact, but the least amount was from those people who had to travel because they had to. People going to St. John's as part of the oil and gas business will make that trip almost irrespective of the price because the elasticity of demand is fairly low. It is leisure or things like conventions that do not take place because of price sensitivity. Those are the types of things that access helps.

Senator Doyle: Talking to some of the tourism people, I mentioned the airport boards and whether you are adequately represented on those boards. Are you?

Adrienne Foster, Manager, Research and Policy, Tourism Industry Association of Canada: The Canadian Airport Council has recently done a study looking at the membership of the boards. Actually, 40 per cent of the members have at one point worked for the airline industry. In terms of DMOs, we can get back to you on that.

Mr. Goldstein: We will get back to you on that, but I know that there are certain airports that have the heads of the local tourism authority and the local convention authority on the airport boards. Again, I cannot wait for Senator Mercer's comments because the Ottawa airport is a good example. The heads of the convention centre and the tourism authority and several other business people involved in tourism are all on the airport board. We feel that tourism has a voice on that board. As part of this study, it is probably valuable to look at the governance models and see if representation is adequate. We will get back to you with some firm numbers.

Senator MacDonald: Mr. Goldstein, good to see you again. As you can imagine, we have heard from many witnesses on airport rents and fees and how they affect cost and traffic. I certainly

pénétrer ces marchés. C'est particulièrement important pour les marchés secondaires du Canada où il commence tout juste à y avoir une certaine concurrence entre les transporteurs intérieurs.

Par souci de transparence, je tiens à préciser qu'Air Canada, WestJet et Porter sont tous membres de notre association. Je crois que nous sommes la seule association qui regroupe tous ces transporteurs, ainsi que les aéroports et les organisations de marketing de destinations, comme celles de Terre-Neuve-et-Labrador. C'est dans cette province que l'on retrouve un modèle de coopération. Si je ne m'abuse, vous avez souligné plus tôt que St. John's en est un très bon exemple. On y a fait beaucoup de progrès au chapitre de l'accessibilité, car le gouvernement provincial et l'industrie de la province ont travaillé avec Air Canada, Jazz, Porter et WestJet, et aujourd'hui, ces transporteurs desservent tous l'aéroport de St. John's. Il y a un meilleur équilibre. Toutefois, les transporteurs à faibles coûts européens qui devraient avoir St. John's ou Gander comme destination brillent encore par leur absence.

Il y aura toujours des voyages d'affaires. C'est un des secteurs qui ont été le moins touchés par la dernière récession. L'impact a été moins important, car ceux qui doivent se déplacer pour affaires, notamment dans le secteur pétrolier et gazier, continuent à le faire, peu importe le prix des billets, car l'élasticité de la demande est plutôt faible. Ce sont davantage les voyages d'agrément ou les voyages pour assister à des congrès qui sont affectés par la hausse des prix. L'accessibilité aide à ce chapitre.

Le sénateur Doyle : Le secteur du tourisme est-il bien représenté au sein des conseils d'administration des aéroports?

Adrienne Foster, gestionnaire, Recherche et politiques, Association de l'industrie touristique du Canada : Le Conseil des aéroports du Canada a récemment mené une étude sur la composition des conseils d'administration. Celle-ci a permis de découvrir que 40 p. 100 des membres des conseils ont déjà travaillé dans l'industrie aéronautique. Nous pourrons vous faire parvenir des détails en ce qui a trait aux OMD.

M. Goldstein : Nous vous ferons parvenir les détails nécessaires, mais je sais que les dirigeants des offices du tourisme locaux et des centres de congrès locaux siègent au conseil d'administration de certains aéroports. Encore une fois, je suis impatient d'entendre les commentaires du sénateur Mercer, car l'aéroport d'Ottawa est un bon exemple. Les dirigeants du centre des congrès et de l'office du tourisme ainsi que plusieurs gens d'affaires du secteur touristique siègent au conseil d'administration de l'aéroport Macdonald-Cartier. À notre avis, le secteur touristique y est bien représenté. Il serait peut-être utile, dans le cadre de cette étude, d'analyser les modèles de gouvernance afin de déterminer si la représentation est adéquate. Nous vous ferons parvenir des chiffres précis à ce sujet.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Goldstein, je suis heureux de vous revoir. Comme vous pouvez vous l'imaginer, de nombreux témoins sont venus nous parler des loyers des

believe that will be the case in the tourism industry, but I would rather speak to you, this morning, about tourism since I have been in the business for 24 years.

I will ask you a couple of questions. First, what is the relationship between TIAC and the Canadian Tourism Commission? What sort of relationship do they have and how do they work together?

Mr. Goldstein: We work closely with the Canadian Tourism Commission. Not to be glib, but their job is to sell Canada to the world and my job is to sell Canada to Ottawa. We are the advocacy organization representing the private sector. We work closely together with them. We manage trade shows on their behalf. We are sort of a bridge between the CTC and the industry itself. We have a pretty cooperative relationship.

Senator MacDonald: What do you think of the idea over the last decade or so to have the Canadian Tourism Commission located in Vancouver? Is that a good place for it to be located? Should it be in the national capital? Does it have any effect on the operation?

Mr. Goldstein: Thank you for that easy question. I think it is probably healthy to have Crown corporations headquartered throughout Canada. However, in the decision to move a Crown corporation to a specific area, that probably should have been done with a view to what the role of the Crown corporation was.

I know that the argument was made at the time that the Olympics and Asia-Pacific were a key priority, so that perhaps our key marketing organization should be in Vancouver. I could have equally made the argument that since most of the advertising industry is in either Montreal or Toronto, our lead ad agency, being the CTC, would probably more appropriately fit in either of those cities.

Frankly, it is what it is. We lost about $25 million in the move, and I would not want to see another penny spent on moving the organization again, money that we believe did not go on the screen, did not go into direct advertising for Canada.

Senator MacDonald: One thing I am familiar with is traffic patterns and where traffic is coming from. In the 1990s, with the weak Canadian dollar, we had a lot of American visitors. I have noticed that of late, of course, American visitors have dropped substantially, but the truth is that European visitors, people who come in by air, are up slightly.

Even though I know airport rents are an issue, I do not see that it is a big problem with Canadian tourism. Our big problem in Canadian tourism is that we have lost the road traffic from the United States and we have not gotten it back. When you go from 20 million to 16 million people, those 4 million people were not

aéroports et des droits ainsi que de leur impact sur les coûts et l'achalandage. Je suis convaincu que l'industrie touristique nous dirait la même chose. Cependant, je préfère m'adresser à vous en ce qui a trait au tourisme, puisque j'œuvre dans ce secteur depuis maintenant 24 ans.

J'aurais quelques questions à vous poser. Premièrement, quelle est la relation entre l'AITC et la Commission canadienne du tourisme? À quoi ressemble leur collaboration?

M. Goldstein : Nous travaillons en étroite collaboration avec la Commission canadienne du tourisme. Sans vouloir être insolent, je dirais que leur travail consiste à vendre le Canada au reste du monde, alors que mon travail consiste à vendre le Canada au gouvernement fédéral. Nous sommes l'organisme de pression qui représente le secteur privé avec lequel nous travaillons étroitement et pour lequel nous administrons les salons professionnels. Nous sommes en quelque sorte le lien entre la CCT et l'industrie elle-même. Nous avons une bonne relation de coopération.

Le sénateur MacDonald : Depuis une dizaine d'années, il est question de déménager la Commission canadienne du tourisme à Vancouver. Qu'en pensez-vous? Est-ce une bonne idée? Ne devrait-elle pas plutôt être située dans la capitale nationale? Est-ce que son emplacement a une incidence sur ses activités?

M. Goldstein : Merci pour cette question facile. Je crois qu'il est bien d'avoir des sociétés d'État réparties un peu partout au pays. Toutefois, avant de déménager une société d'État, il faudrait peut-être s'interroger sur son rôle.

Certains diront que notre principale organisation de marketing a été déménagée à Vancouver à l'époque où les Olympiques et l'Asie du Pacifique constituaient des priorités. J'aurais pu tout aussi bien avancer que, puisque la plupart des sociétés de marketing se trouvent soit à Montréal, soit à Toronto, il aurait probablement été plus judicieux de déménager notre principale organisation de marketing, la CCT, dans une des ces villes.

Mais, voici où nous en sommes. Ce déménagement a entraîné des pertes de 25 millions de dollars. Je préfère qu'aucune autre somme ne soit dépensée pour déménager de nouveau l'organisation. On aurait pu utiliser cet argent pour faire plus de publicité pour le Canada.

Le sénateur MacDonald : S'il y a une chose que je connais bien, ce sont les circuits de circulation et la provenance des voyageurs. Dans les années 1990, nous avions beaucoup de touristes américains en raison du faible dollar canadien. J'ai remarqué que, dernièrement, ceux-ci sont considérablement moins nombreux. Par contre, le nombre de touristes européens, ceux qui viennent ici par avion, a légèrement augmenté.

Je comprends que les loyers des aéroports constituent un obstacle, mais je ne crois pas qu'ils représentent un problème pour l'industrie touristique canadienne. Le gros problème de cette industrie, c'est que nous avons perdu les touristes américains qui venaient ici en voiture. Nous sommes passés de 20 millions à

flying in here; they were driving here. I wonder what the Canadian Tourism Commission and TIAC are doing to take our resources and put them toward that market, which should be the easiest market to get back.

Mr. Goldstein: You are right. I think there is a bifurcated problem. I agree with you that the traffic from the U.S. has been the biggest loss. Some of it has to do with the dollar, but a lot of it has to do with the different border situation post-9/11.

To your point, we have spent a lot of time working with the Beyond the Borders process. We were the first organization to do a bilateral submission with our U.S. counterpart, the U.S. Travel Association, as part of the Beyond the Borders process, because we think that anything and everything that gets the border situation with the U.S. re-normalized, if I can use that term, will have the biggest impact on tourism to Canada.

That said, we are an increasingly fly-to nation, both from European and from emerging markets. That is where our business is growing. Yes, we are up almost 2 per cent year over year, which should be good, respective to everything else that is going on in the economy. However, the global tourism numbers are up 6 per cent to 6.5 per cent this year. We are not getting the global share. I think we should get more than we deserve, but we are not getting the share that we deserve of the potential growth, and that is largely fly-to business. I think it is a bifurcated issue.

Our resources are trained squarely on trying to work with the government to find a border solution, and I think we are making incremental progress there.

Senator MacDonald: You mentioned earlier that in terms of the ad campaigns of the Canadian Tourism Commission, you thought they were good and effective, and yet we are down 4 million people in a decade. I am curious as to the criteria you apply to quantify this.

Mr. Goldstein: Their money is predominantly being spent in the emerging markets, and that is where we are seeing predominant growth. We saw a 24 per cent increase from China last year, and we saw big increases from Brazil. Unfortunately, with their limited budget, they have had to make a decision on whether they will continue to have a diluted, small amount of money in the U.S. or whether they will put the vast majority of their resources into the emerging markets. That is the strategy they have taken, and that is where we have seen results.

Where we have seen the provinces backfill — and I am thinking of Newfoundland, Alberta and other jurisdictions — where they are predominantly the brand leader, if you will, or the lead advertiser in the U.S., that is where we are starting to see that traffic. Traffic from the U.S. is flat, but traffic by air from the U.S. is up.

16 millions de touristes. Les quatre millions de touristes de moins ne venaient pas au pays par avion, mais bien par voiture. Que font la Commission canadienne du tourisme et l'AITC pour récupérer ce marché? Ce devrait être le marché le plus facile à retrouver.

M. Goldstein : Vous avez raison. Je crois qu'il s'agit d'un problème à deux volets. Je suis d'accord avec vous que la diminution de l'achalandage américain a été la perte la plus importante. Cela est dû en partie au dollar canadien, mais aussi à la situation aux postes frontaliers depuis les attentats du 11 septembre.

Pour répondre à votre question, nous avons beaucoup travaillé avec le groupe de travail Par-delà les frontières. Nous sommes la première organisation à avoir fait une présentation bilatérale avec la U.S. Travel Association. Selon nous, la meilleure chose qui pourrait arriver pour l'industrie touristique canadienne serait un retour à la normale aux postes frontaliers.

Cela dit, de plus en plus de voyageurs, que ce soit de l'Europe ou des marchés émergents, viennent au Canada par avion. Il est vrai qu'à ce chapitre, nous connaissons une croissance de près de 2 p. 100 par année, ce qui est bien étant donné l'économie actuelle. Toutefois, à l'échelle mondiale cette année, le nombre de ces voyageurs est passé de 6 à 6,5 p. 100. Nous n'obtenons pas notre part du marché, notamment en ce qui concerne ceux qui voyagent pour affaires. Je crois qu'il s'agit d'un problème à deux volets.

Nous avons été formés de façon à travailler avec le gouvernement afin de trouver une solution à la situation aux postes frontaliers. Je crois que, sur ce plan, nous faisons des progrès modestes.

Le sénateur MacDonald : Vous avez dit plus tôt que, selon vous, les campagnes publicitaires de la Commission canadienne du tourisme étaient bonnes et efficaces, et pourtant, le nombre de touristes a baissé de quatre millions au cours de la dernière décennie. Je serais curieux de connaître les critères que vous utilisez.

M. Goldstein : La CCT investit principalement dans les marchés émergents, et c'est là que nous notons la plus importante croissance. L'an dernier, le nombre de voyageurs en provenance de la Chine a augmenté de 24 p. 100, et nous avons également constaté une augmentation du nombre de voyageurs en provenance du Brésil. Malheureusement, en raison de son budget limité, la commission a dû prendre une décision entre investir une petite somme pour faire de la publicité aux États-Unis ou utiliser la majorité de ses fonds pour solliciter les marchés émergents. C'est la stratégie qu'elle a adoptée et les résultats sont concluants.

Les principales provinces qui font de la promotion aux États-Unis, comme Terre-Neuve, l'Alberta et d'autres, sont celles où la fréquentation des Américains commence à augmenter. Le nombre de voyageurs américains qui viennent en voiture stagne, mais ils sont plus nombreux à venir par avion.

In a perfect world, we would have a competitively funded Canadian Tourism Commission. Australia spent $107 million last year on promoting Australia. We spent $84 million, and that does not take into account what we will potentially lose through the strategic review.

Senator MacDonald: It is hard to drive to Australia, though.

Mr. Goldstein: When you look at Greece, which is bankrupt, they spent $138 million last year because they know it is a quick convertor to economic growth. I am not expecting us to compete with France per se, or with some of those other leaders when it comes to spending; however, when you look at relative-size countries, we should be spending over $100 million a year on advertising in Canada, and we are not there.

Senator MacDonald: I want to finish up with one comment. It is good to know that the American markets are evolving, that we are getting more traffic from them and that air traffic is up slightly from the U.S. However, if we are putting most of our money into those markets and not into the road traffic market from the U.S., I do not think we are spending our money wisely; I really do not.

Mr. Goldstein: That is a tough question. Given the resources that the CTC had, they had to make a Solomon-like decision. If they were sitting as witnesses here before you, I do not think they would want to be in that position, either.

I think provinces and municipalities have done a pretty good job in advertising to the U.S. market. It is not perfect, senator. Again, if we had a competitively funded Canadian Tourism Commission that was vested in the U.S. market, I do think that we would see better results from the U.S. market. However, we cannot discount what the border has done to that traffic, and we cannot discount that of all the G20 countries, the Americans have the smallest percentage of passport ownership.

Until we can get to a situation much like the Europeans, where you have a perimeter situation and then you have fairly free travel between the two countries, effectively what we had pre-9/11 — which does not mean there are not customs facilities; you will have to police customs issues — until we can get back to that sort of regime, it will be hard to reclaim some of that business. Again, you layer on top the dollar, gas prices and all of those mitigating factors, but the structural problem is still the border.

Senator Merchant: Following the 2010 Vancouver Olympics, at that time we had high hopes that that was the best advertising we could have for Canada. Did you see a bump in the visitor or tourist industry, and has there been some residual left over from that?

Mr. Goldstein: In the international tourism polling I have seen, yes. We believe that is one of the reasons why we leapt from third or fourth in the world to number one in the world. From a reputational basis, the Olympics had a huge impact. It is tough to look at the actual numbers because you have to remember that we were still tailing through one of the worst economic crises in Western history. However, we still held our own, especially in

Dans l'idéal, la Commission canadienne du tourisme serait financée au même niveau que la concurrence. L'Australie a dépensé 107 millions de dollars en promotion l'an dernier, tandis que nous avons investi 84 millions. C'est sans tenir compte de nos pertes éventuelles établies dans l'examen stratégique.

Le sénateur MacDonald : Mais c'est difficile de conduire pour se rendre en Australie.

M. Goldstein : La Grèce, qui a fait faillite, a dépensé 138 millions de dollars l'an dernier, parce que le gouvernement sait que le tourisme se traduit rapidement par une croissance économique. Je ne m'attends pas à ce que nous dépensions autant que la France ou certains autres leaders, mais toutes proportions gardées, nous devrions investir plus de 100 millions en publicité chaque année, mais ce n'est pas le cas.

Le sénateur MacDonald : Je veux terminer par un commentaire. C'est bien de savoir que les voyageurs américains sont un peu plus nombreux à venir par avion. Mais je ne pense pas du tout qu'il est sage de concentrer nos dépenses dans le transport aérien et de ne pas investir dans le transport terrestre.

M. Goldstein : C'est une question ardue. Compte tenu de ses ressources, la CCT a dû réfléchir mûrement avec de prendre ses décisions. Je ne pense pas que ses responsables voudraient revivre une telle situation.

Je pense que les provinces et les villes ont fait un excellent travail de promotion aux États-Unis. Rien n'est parfait, monsieur le sénateur. Je répète qu'à mon avis, si la CCT était financée au même niveau que la concurrence et qu'elle se concentrait sur les États-Unis, nous n'aurions pas de meilleurs résultats. Mais nous ne pouvons pas nier l'impact du resserrement des contrôles à la frontière et le fait que les États-Unis possèdent le moins de passeports par habitant de tous les pays du G20.

Jusqu'à ce que les déplacements entre les deux pays soient assez libres comme en Europe et avant le 11 septembre — tout en gardant les douanes et les contrôles —, il sera assez difficile de regagner une part du marché américain. C'est sans oublier la force du huard, les prix de l'essence et tous ces facteurs dissuasifs, mais le problème structurel demeure la frontière.

Le sénateur Merchant : Après les Jeux olympiques 2010 de Vancouver, nous étions convaincus que c'était la meilleure publicité possible pour le Canada. Y a-t-il eu plus de touristes grâce aux jeux?

M. Goldstein : J'ai constaté que le tourisme international a augmenté. Nous croyons que c'est une des raisons pour lesquelles notre image de marque est passée du troisième ou du quatrième rang au premier rang mondial. Les Jeux olympiques ont eu une énorme influence sur notre réputation. Les chiffres ne sont pas très révélateurs, dans la mesure où nous sortons toujours d'une des pires crises économiques de l'histoire occidentale, mais nous

terms of western arrivals, where we did fairly well. Have we done everything we can do to harness the afterglow, if you will, of the Olympics? There is probably some left to do. If you were to ask the folks at Whistler whether they saw a huge bump in their business, their answer is probably no. From a reputational basis, Canada had a huge benefit.

Senator Mercer: I was not going to speak this morning, but my friend, Mr. Goldstein, has prompted me to do so, and I would not want to disappoint him or Mr. Benoit at the Ottawa airport. The Ottawa airport has this reputation of being a great place, and I think the Ottawa airport looks wonderful. It is clean, bright, open and modern. However, we have talked today about the fact that Canada has some of the best infrastructure in the world at our airports. However, what we do not have is the best service model in the world; and that is the problem with the Ottawa airport. As a friend of mine would say, "big hat, no cattle." That is what it is. They have improved, I will comment, chair, since our visit to the Ottawa airport, when I continued to complain about the taxi service and long wait lines. That has improved dramatically. Mr. Benoit, if you are watching, you can take that as the only compliment.

I want to go back to the advertising. Senator MacDonald is right: The Nova Scotia tourism industry relies heavily on ground traffic. We did rely heavily on ferry traffic through Yarmouth. An entire part of our province has been decimated by the lack when the Yarmouth-Bar Harbour facility ended. We have tourism facilities closing, which were there through most of my lifetime, because of that. One of the solutions to this is advertising. I was not a big fan of moving the tourism office to Vancouver. I was a fan of moving it outside Ottawa, but I am always a fan of moving it east as opposed to west; that is my job here.

It is the advertising style that I think we need to work on. I do not think we need to look further than Newfoundland and Labrador. I do not know who those people are, but they are very good. Anyone who sees a Newfoundland and Labrador ad says, "This is really good." It makes you want to go back to Newfoundland and Labrador; and I have been many times.

How do we get people to focus on the need to attract more? We had a well-established market between us and the United States. They came here by car, by plane, by boat and, in some places, by train. We understand what happened after 9/11, particularly those of us who had airports with hundreds of planes sitting on the tarmac for a couple of days. We understand the issues. However, how do we refocus our effort? It seems to me that the toughest customer to get is a new customer. The easiest customer to get is an old customer. I really think we are not wasting time, but perhaps we should be going after both the new emerging markets and the old ones. We have to go back to the basics. Americans come to Canada and spend a lot of money. They come to Canada by car and, while we cannot force Americans to go off and apply for passports, we have to find a way to make it easier and more

avons tenu le coup et nous avons assez bien réussi pour ce qui est des arrivées occidentales. Avons-nous fait tout notre possible pour profiter des retombées des Jeux olympiques? Nous pouvons sans doute prendre d'autres mesures. Les gens de Whistler vous diraient probablement que le tourisme ne s'est pas intensifié beaucoup. Toutefois, le Canada a énormément profité des Jeux en ce qui a trait à sa réputation.

Le sénateur Mercer : Je n'avais pas prévu prendre la parole ce matin, mais mon ami M. Goldstein m'a encouragé à le faire. Je ne voudrais décevoir ni lui ni M. Benoit, de l'aéroport d'Ottawa. Cet aéroport jouit d'une excellente réputation, il paraît très bien et il est propre, ouvert et moderne. Nous avons dit aujourd'hui que le Canada avait certaines des meilleures infrastructures au monde pour ce qui est des aéroports. Cependant, nous n'avons pas le meilleur service, notamment à l'aéroport d'Ottawa. Un de mes amis dirait à juste titre que c'est de la poudre aux yeux. Monsieur le président, le service s'est beaucoup amélioré depuis notre visite à l'aéroport d'Ottawa, lorsque je me plaignais du service de taxi et des longues files d'attente. Monsieur Benoit, si vous suivez la séance, sachez que c'est mon seul compliment.

Je veux revenir à la promotion. Le sénateur MacDonald a raison : le secteur du tourisme en Nouvelle-Écosse se fonde en grande partie sur les moyens de transport terrestre et, avant, c'était sur le traversier de Yarmouth. Toute une région de notre province a subi des contrecoups majeurs lorsque le traversier qui reliait cette ville à Bar Harbour a été mis au rancart. C'est pourquoi on ferme des installations touristiques qui étaient en activité durant la majorité de ma vie. Une des solutions, c'est la promotion. Je n'étais pas chaud à l'idée que le bureau de tourisme soit déplacé d'Ottawa à Vancouver. Je favorisais l'Est plutôt que l'Ouest, mais c'est mon travail de député.

Je pense que nous devons améliorer notre façon de faire de la promotion. Je ne connais pas les responsables, mais les publicités de Terre-Neuve-et-Labrador sont un très bon exemple. Elles nous donnent envie d'y retourner, et j'y suis allé à maintes reprises.

Que devons-nous faire pour que les gens se concentrent sur le besoin d'attirer plus de touristes? Au Canada, le marché des États-Unis était bien établi. Les Américains venaient en voiture, par avion, en bateau et, à certains endroits, par train. Nous savons ce qui est arrivé après le 11 septembre, surtout ceux dont la circonscription comptait des aéroports avec des centaines d'appareils cloués au sol durant des jours. Nous comprenons les enjeux, mais sur quoi devons-nous axer nos efforts? Il me semble que le plus dur, c'est d'obtenir un nouveau client, et que le plus facile, c'est de conserver un client de longue date. Je ne pense pas du tout que nous perdons notre temps, mais nous devons peut-être songer à de nouveaux marchés, entre autres dans les pays émergents. Nous devons revenir à l'essentiel. Les touristes américains viennent en voiture et dépensent beaucoup au Canada.

attractive for them to come across our border so that they can get here and spend their money. They spend well, and they have kept an awful lot of our small tourism industry afloat.

Mr. Goldstein: With regard to the Ottawa airport, they have either the benefit or the challenge of being the only airport in Canada that facilitates every single parliamentarian and key decision maker in the country. They face a level of scrutiny that most other airports may not get. They are doing a reasonably good job and getting better.

With regard to the American market, that advertising is an important piece, but access is the other one. The thickening of the border since 9/11 has changed generational patterns of travel. In your region of the country, senator, you will know that there are Americans who have had long-standing vacation properties there. The trek to Canada was almost a seasonal religious rite of passage. Both Americans and Canadians, for the longest period of time, felt they had some sort of God-given right to cross that border freely. That ended. We can go back and rewrite history as to what could or should have been done in the post-9/11 environment and what impact that had on the Canadian economy. That is fine.

Realistically, the hopeful stuff I see is what has emerged from the Beyond the Borders Initiative. For the first time, we are starting to talk about people and not just about products. There was a great deal of time and emphasis in the post-9/11 environment put into how we get goods across the border and probably not enough time on how to get people across the border. Whether it is trusted traveler programs, like NEXUS, creating a more robust program for NEXUS or some of the land stuff that CBSA is working on to facilitate those border crossings, President Obama and Prime Minister Harper came to the table and realized the trade issue between the two countries was being truncated. I did not think I would see that initiative until a decade and half past 9/11. We are starting to make progress there. However, until we get to a more normalized structure between the borders, it will be difficult to re-initiate those generational patterns of travel to Canada.

It is particularly frustrating for those in central northern Ontario, for example, where the fishing community was a huge beneficiary of that market — places like Deerhurst, in Muskoka. We also need to take a look at ourselves in terms of one of Senator Eaton's earlier points.

There is a bit of reinvestment in product that we will have to do to attract that. Simply hoping for the open border and the 65-cent dollar gave us a natural advantage, but not necessarily a good one because we were not dealing with the structural issues and reinvesting in the product. We are starting to see that, and that is why I would like to end with Newfoundland and Labrador because they are the poster boy, if you will, of what is going on in Canada right now.

Même si nous ne pouvons pas les forcer à se procurer un passeport, nous devons trouver une manière de faciliter leur venue et de rendre attrayante la perspective de voyager et de dépenser ici. Les Américains dépensent beaucoup lorsqu'ils voyagent et ils gardent à flot bon nombre de nos petites industries touristiques.

M. Goldstein : L'aéroport d'Ottawa a la chance ou la responsabilité d'être le seul à desservir tous les parlementaires et tous les décideurs au pays. Le travail effectué est beaucoup plus surveillé que dans la plupart des aéroports. Le service y est assez bon et il s'améliore.

La promotion aux États-Unis est un aspect important, mais l'accès aussi. Le resserrement des contrôles frontaliers depuis le 11 septembre a modifié les façons de voyager des nouvelles générations. Dans votre région, monsieur le sénateur, les Américains possèdent des résidences d'été depuis longtemps. Le voyage au Canada était presque un rite de passage annuel. Les Américains et les Canadiens ont très longtemps pensé que les déplacements sans entraves d'un côté à l'autre de la frontière étaient en quelque sorte un droit divin. Cette époque est révolue. Il n'y a pas de problème à revenir en arrière et à se demander ce qui aurait dû ou pu être fait après le 11 septembre et quels ont été les effets sur l'économie canadienne.

En réalité, je pense que Par-delà la frontière est une initiative bénéfique. Pour la première fois, nous commençons à parler des gens, pas seulement des marchandises. Après le 11 septembre, nous avons consacré beaucoup de temps et d'efforts à réfléchir à la façon de faire passer les marchandises à la frontière et sans doute pas assez de temps à la façon de faire traverser les gens. Concernant les programmes pour les voyageurs dignes de confiance comme NEXUS, le renforcement de NEXUS ou certaines mesures visant à faciliter les voyages terrestres auxquelles l'ASFC travaille, le président Obama et le premier ministre Harper ont compris que la question du commerce était plus vaste. Je pensais qu'il faudrait 15 ans après le 11 septembre pour qu'on s'en rende compte. Nous commençons à réaliser des progrès. Mais avant de parvenir à une structure plus normalisée aux douanes, ce sera difficile d'inciter les jeunes générations à faire comme les générations précédentes et à voyager au Canada.

Par exemple, c'est très frustrant pour les gens dans le nord de l'Ontario, où les entreprises liées à la pêche à Deerhurst, dans la région de Muskoka, profitaient énormément du marché américain. Nous devons aussi examiner ce que nous pouvons faire, comme l'a dit le sénateur Eaton.

Il faut réinvestir un peu dans notre produit pour attirer les voyageurs. Nous ne pouvons pas simplement espérer la libre circulation à la frontière. Le taux de change de 65 ¢ nous donnait un avantage naturel, mais c'était aussi un désavantage, parce que nous ne nous occupions pas des problèmes structurels et nous ne réinvestissions pas dans notre produit. Nous commençons à examiner la question, et c'est pourquoi j'aimerais terminer en parlant de Terre-Neuve-et-Labrador, l'exemple à suivre présentement au Canada.

Going back to the principles of marketing access and product, they deliberately went out to fix all three of those things. They doubled their marketing spending to $16 million. The campaigns are beautiful, but a beautiful campaign is only as good as the people who see it. The provincial government at the time made a decision that there were about 520,000 residents in Newfoundland and Labrador. Their target was to get more off-island visits than they have citizens. They wanted to surpass half a million off-island visits to Newfoundland and Labrador, and they surpassed that last year. Imagine if that was our target.

Senator Doyle: In spite of the weather.

Mr. Goldstein: They doubled their marketing budget and worked on access issues. There is a new ferry service and there are additional airlines. They negotiated with Porter, WestJet and others, who now fly there. They have been working on the product. They have been selling something other than the pubs on George Street. They have created a microcosm of a success story. If Canada could use that model and where we had 16.1 million international visits last year make our target 30 million international visits, we could easily be number five in the world again.

It is not just the air access issues that you guys are discussing today at the table but a whole series of other issues. The American issue is a border issue, and it is the one thing that keeps me up at night.

The Chair: I want to remind colleagues that tomorrow night we will be receiving Steve Desroches, the Deputy Mayor of Ottawa, and Scott Clements, President and Chief Executive Officer of the Fort McMurray Airport Authority.

The last word will go to Senator Unger.

Senator Unger: Where are international tourist arrivals trending into 2012?

Mr. Goldstein: Our Statistics Canada and UNWTO numbers should be coming out in the next couple of weeks, and I think they will be flat or just up. As a position on that chart, I think we will be where we are today, which is fifteenth.

I would like to think that we have stemmed the tide or are holding our own at this point. I know that being in the top 10 is a nice sound bite, but the number of arrivals is more interesting to me. Those numbers are based on an overnight stay rather than same-day traffic. It is more troubling that we have gone from 21 million overnight arrivals down to 16.1 million. Hopefully we have not slipped too far from that mark.

Senator Unger: Regarding this ad showing how Orlando is advertising in Canada, do our airlines advertise to any extent to Americans?

Mr. Goldstein: Of course they do. The purpose of the ad is to show that there are U.S. carriers that are marketing their Canadian jump-off points as actual American airports. The Plattsburgh airport refers to itself as Montreal-Plattsburgh. I was at an aviation conference in Montreal two months ago that was

Cette province a réglé les problèmes de marketing, d'accès et de produit. Elle a doublé ses dépenses de promotion, qui ont atteint 16 millions de dollars. Ses campagnes publicitaires sont superbes, mais la visibilité est importante. Le gouvernement s'est donné l'objectif d'attirer plus de visiteurs qu'il n'y a de résidents, soit environ 520 000. Il a atteint son objectif l'an dernier. Imaginez si nous avions le même.

Le sénateur Doyle : Malgré notre climat.

M. Goldstein : Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a doublé son budget de marketing et s'est penché sur les questions d'accès. Il y a un nouveau service de traversier et plus de compagnies aériennes qui desservent la province, comme Porter, WestJet et d'autres. Le gouvernement a amélioré son produit et ne fait plus seulement la promotion des pubs de la rue George. C'est une grande réussite à petite échelle. Si le Canada employait le même modèle et que notre objectif était de faire passer les arrivées internationales de 16,1 millions l'an dernier à 30 millions, nous pourrions facilement nous classer de nouveau au cinquième rang mondial.

Il y a toute une série de questions autres que l'accès au transport aérien, dont vous discutez aujourd'hui. Le marché américain est une question de frontière, et c'est celle qui me préoccupe le plus.

Le président : Je tiens à rappeler à mes collègues que, demain soir, nous recevrons Steve Desroches, maire suppléant de la ville d'Ottawa, et Scott Clements, PDG de la Fort McMurray Airport Authority.

Le dernier temps de parole va au sénateur Unger.

Le sénateur Unger : Quelle est la tendance pour les arrivées internationales en 2012?

M. Goldstein : Les données de Statistique Canada et de l'OMT devraient paraître dans deux ou trois semaines. Je pense que nous aurons reçu autant ou un peu plus de voyageurs internationaux et que nous conserverons le 15e rang.

J'espère que nous avons infléchi la tendance ou que nous maintenons notre position. Je sais qu'il paraît bien de se classer parmi les dix meilleurs, mais le nombre d'arrivées m'intéresse davantage. Ce nombre se fonde sur les séjours d'au moins une nuit et non sur les déplacements effectués le même jour. Ce qui est inquiétant, c'est d'être passé de 21 millions d'arrivées à 16,1 millions. J'espère que nous n'avons pas connu un recul important.

Le sénateur Unger : Concernant la publicité d'Orlando au Canada, les compagnies aériennes canadiennes font-elles de la promotion aux États-Unis?

M. Goldstein : Bien sûr. L'objectif de certaines compagnies américaines, c'est de présenter les aéroports aux États-Unis comme des points d'accès au Canada. Par exemple, l'aéroport de Plattsburgh est désigné comme étant l'aéroport Plattsburgh-Montréal. J'ai assisté il y a deux mois à une conférence sur

partly sponsored by the Plattsburg airport. I am sure that everyone knows someone who has driven across the border to use a U.S. airport. They are effectively using that as a mechanism to draw Canadians down south through their airports.

I understand that Canadians want to go to Orlando, but the reciprocal problem is that by not landing in Canada we are losing the load factor and therefore losing the competitive edge. If they were landing in Montreal, Toronto or Vancouver, they would be creating surplus seats that could be part of the inventory that brings down prices for other seats in Canada. These airlines are bypassing the Canadian market totally. They get to skim the cream of the Canadian marketplace, and they are make no investment and have no presence here in Canada, but are calling themselves "Canadian drop-offs."

The Chair: Thank you, witnesses, for your presence here. This was a very informative meeting.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, March 14, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m. to continue its study of emergent issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

[*English*]

This evening we are continuing our study on the Canadian airline industry.

[*Translation*]

We have the pleasure of having Steve Desroches, Deputy Mayor of the City of Ottawa.

[*English*]

We also have Mr. Scott Clements, President and Chief Executive Officer of the Fort McMurray Airport Authority. Accompanying Mr. Desroches is Mr. Chris Cope, from the City of Ottawa's economic development branch.

Gentlemen, thank you for taking the time to speak to us. Mr. Clements, I understand you will begin. The floor is yours.

Scott Clements, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority: Honourable senators, I would like to say first that this is the first time I have had this honour and pleasure and it may be the last, so I am going to enjoy it.

l'aviation en partie commanditée par cet aéroport. Je suis sûr que tout le monde connaît une personne qui a traversé la frontière en voiture pour prendre l'avion aux États-Unis. Les aéroports américains en profitent pour attirer les Canadiens.

Je comprends que les Canadiens veulent aller à Orlando, mais le problème, c'est que la baisse de fréquentation des aéroports au Canada nous fait perdre notre avantage concurrentiel. Si plus de gens atterrissaient à Montréal, à Toronto ou à Vancouver, les prix baisseraient au pays. Les compagnies américaines ignorent totalement les aéroports canadiens. Elles obtiennent le meilleur de notre marché sans investir et sans offrir de vol au Canada, mais elles présentent les aéroports américains comme des points d'accès canadiens.

Le président : Merci aux témoins de leur présence. La séance était très instructive.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 14 mars 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Je vous souhaite la bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

[*Traduction*]

Nous poursuivons ce soir notre étude sur le secteur canadien du transport aérien.

[*Français*]

Nous avons le plaisir de recevoir M. Steve Desroches, maire adjoint de la Ville d'Ottawa.

[*Traduction*]

Nous accueillons également M. Scott Clements, président et directeur général de la Fort McMurray Airport Authority. Je précise également que M. Chris Cope accompagne M. Desroches; il travaille pour la direction du développement économique de la Ville d'Ottawa.

Messieurs, merci d'avoir accepté notre invitation. Si j'ai bien compris, c'est M. Clements qui va commencer. Allez-y je vous prie.

Scott Clements, président et directeur général, Fort McMurray Airport Authority : Honorables sénateurs, c'est la première fois que j'ai l'honneur et le privilège de comparaître devant le comité, et ça risque d'être la dernière. Par conséquent, j'ai l'intention d'en profiter pleinement.

I have 10 minutes of text which you have already received, and if you do not mind, I will read most of that rather than try to wing it, and we will get through that and then have time for questions.

I would first like to thank you for conducting this very timely and important study of our industry and, second, for the opportunity to address you personally. I have been in the aviation business and airport industry for over 52 years. That sounds silly when I say it because I do not feel that old, but I guess I am. Obviously, I have seen a lot and learned a lot over those years.

While my remarks today will be from my current perspective as the president and CEO of Canada's fastest growing and currently the nation's fifteenth busiest airport in Fort McMurray, you will see from my background that I have the experience that would permit questions on the broader state of the air transportation business in Canada.

I understand that several of my colleagues have testified already, mostly from the top eight airport authorities that represent the hubs in Canada's network of airports. Since I was the President of Edmonton Regional Airports Authority for 10 years, there is much that had been said by them that I know, understand and agree with in terms of their praise for the national airports system — as it has evolved over the last 20 years — and their suggestions for improvements to lead to better competitiveness for airports and carriers.

That ground has been covered well and I will not wander into that territory. Rather, my remarks will talk generically about the vital regional networks that serve Canadians by feeding the hubs and the issues that many regional airports face in terms of support and competitiveness.

Fort McMurray is a great example and there are many broader conclusions that may be drawn from looking at our region of Wood Buffalo. I will make comments related to four categories: governance and the airports system, the funding of regional and smaller airports, international access, and the critical importance and unique nature of the air traffic in the Alberta oil sands region.

First I will talk about governance and the airports system. You are very aware from witnesses that have already appeared of the 26 so-called national airports that make up our National Airports System, or NAS. However, you may not know it is really not a national airports system, per se, but rather a land management tool for the government. In the early 1990s these 26 airports were identified as part of this system based on assumptions and projections of the day and were all leased to airport authorities, over time, under lease conditions that have become well known to you.

The rest of the federal airports in Canada, Fort McMurray included, were transferred to municipalities or qualified airport management entities that have had a mixed bag of governance

Je vous ai déjà remis mon mémoire, que je lirai, plutôt que d'improviser, si vous le permettez. Ça me prendra 10 minutes et ensuite on pourra passer aux questions.

Je tiens d'abord à vous remercier d'effectuer cette étude opportune et d'une grande importance, et de me donner l'occasion de m'adresser directement à vous. Je suis dans le domaine du transport aérien et de l'aéroportuaire depuis 52 ans. Cela me paraît fou parce que je n'ai pas l'impression d'être si vieux que ça, mais je dois l'être. Bien évidemment, j'ai beaucoup appris sur cette industrie au cours de ces décennies.

Les remarques que je vous adresse aujourd'hui reflètent mon point de vue comme président et DG de l'aéroport de Fort McMurray. Vous constaterez, en raison de mes antécédents, que l'expérience acquise me permet de répondre aux questions sur l'état général des activités relatives au transport aérien au Canada.

Plusieurs de mes collègues ont déjà témoigné devant le comité. La plupart d'entre eux proviennent des huit hautes administrations qui représentent les plaques tournantes du réseau des aéroports au Canada. Ayant occupé, pendant 10 ans le poste de DG de l'administration régionale des aéroports d'Edmonton, j'ai entendu beaucoup de choses auxquelles j'adhère, comme c'est le cas de l'éloge de l'évolution du Réseau national des aéroports, au cours des 20 dernières années, et des propositions qui visent à améliorer la compétitivité des aéroports et des transporteurs.

Cet aspect ayant été amplement abordé, je ne m'y attarderai pas. Mes remarques porteront plutôt sur les réseaux régionaux essentiels qui servent les Canadiens en alimentant les plaques tournantes, de même que les défis en matière de soutien et de compétitivité auxquels plusieurs aéroports régionaux sont confrontés.

Fort McMurray en est un bon exemple. On peut tirer plusieurs conclusions générales en étudiant la région de Wood Buffalo. Mes commentaires porteront sur quatre catégories : la gouvernance et le réseau des aéroports, le financement des aéroports régionaux et de petite taille, l'accès international et l'importance capitale et la nature unique du trafic aérien de la région des sables bitumineux de l'Alberta.

J'aborderai d'abord la question de la gouvernance et du réseau des aéroports. Vous savez déjà, grâce aux témoignages que vous entendus avant le mien, que le Réseau national des aéroports, le RNA, se compose de 26 aéroports nationaux, mais ce que vous ne savez peut-être pas, c'est que ce réseau n'en est pas vraiment un; il s'agit davantage d'un outil de gestion des biens fonciers fédéraux. Au début des années 1990, ces 26 aéroports ont été choisis pour faire partie du réseau en fonction d'hypothèses et de prévisions ayant cours à l'époque, et par la suite, ils ont été loués aux administrations aéroportuaires selon certaines conditions que vous connaissez déjà.

Les autres aéroports fédéraux, y compris celui de Fort McMurray, ont été transférés aux municipalités où aux entités de gestion qualifiées qui possédaient une structure de gouvernance

overseeing the businesses of their regional airports. They were classified as part of a new regional or local system of airports; a sort of second tier.

Fort McMurray is a particularly interesting example. Upon transfer from the federal government to the Regional Municipality of Wood Buffalo in 1999, there was a relatively new federally built terminal in place, designed to accommodate a quarter of a million people. At the time of transfer there was 102,000; a comfortable situation for the airport when it was transferred. Obviously, it would not have met any standard to become a national airport. Since that time, there has been an absolutely dramatic increase investment in the oil sands, and together with that a growth in the last eight years that is the highest percentage growth in North America. We have gone from that 102,000 to 775,000 people at the end of last month going through that little terminal designed for a quarter of a million. If you have been through it recently, you know that something needs to be done.

As this growth occurred it became apparent that the municipal model of governance was not working well to handle the growth pressures. It was decided in 2009 to convert using the Alberta Regional Airport Authorities Act to the airport authority model that was worked so well across Canada. I believe we will hear from my colleague just how well it has worked in Ottawa.

The experience of the past two years has proven that this decision to create an autonomous administration was wise and facilitated the critical decisions required to undertake a new major project which will open in April of 2014: an international terminal five times the size of the current one.

With growth like that experienced at Fort McMurray, and with similar rapid growth at airports like Toronto City Centre and Abbotsford, it begs the question of whether there needs to be a redefinition of the parameters for determining what airports should constitute Canada's National Airport System. It seems timely to redefine the National Airport System so that it is more than just simply a way of managing federal land. I have raised this point with senior executives in the transportation department and they have acknowledged the situation. I just met with one today.

In summarizing the point on governance, I put to you that there should be an easy way to allow airports managed with a municipal governance model to convert to the airport authority model, with immediate clarity on equivalent and fair treatment in relation to the other NAS airports. This includes treatment in regard to federal taxation and access to other critical services.

I also suggest that it would be timely to restate the parameters of the National Airport System to allow for the inclusion of airports on the basis of traffic volumes and service offerings. In

mixte leur permettant de superviser les activités des aéroports régionaux. Ils ont été classifiés comme faisant partie du nouveau réseau des aéroports à l'échelle locale et régionale, un second rôle en quelque sorte.

Fort McMurray est un exemple particulièrement intéressant. Au moment de son transfert du gouvernement fédéral à la municipalité régionale de Wood Buffalo, en 1999, il y avait une aérogare relativement nouvelle, conçue pour accueillir jusqu'à 250 000 passagers par année. À cette époque, l'achalandage se situe à quelque 102 000 passagers; il n'y avait donc aucun problème de capacité au moment du transfert. D'autre part, il est clair que le terminal ne répondait pas aux normes des aéroports nationaux. Depuis cette époque, l'investissement dans les sables bitumineux a connu une forte augmentation, et, parallèlement, les huit dernières années ont été caractérisées par la plus forte croissance du nombre de passagers en Amérique du Nord. En effet, nous sommes passés de 102 000 à 775 000 passagers, à la fin du mois dernier, qui passent par ce petit terminal conçu pour accueillir 250 000 personnes. Ceux qui y ont été récemment savent qu'il est urgent de faire quelque chose.

Il est devenu évident que le modèle de gouvernance municipale ne suffit pas pour faire face aux pressions de cette croissance. En 2009, invoquant l'Alberta Regional Airport Authorities Act, il a été décidé de se tourner vers la formule de l'administration aéroportuaire qui fonctionne bien dans l'ensemble du Canada. Je pense que mon collègue a l'intention de vous expliquer dans quelle mesure cette formule a été bien appliquée à Ottawa.

L'expérience des deux dernières années a démontré que la création d'une administration autonome était une sage décision et qu'elle facilitait le lancement d'un projet de taille, à savoir l'ouverture, en avril 2014, d'un terminal international cinq fois plus vaste que l'aérogare actuelle.

Une croissance comme celle qu'a connue Fort McMurray, équivalente à celle des aéroports du centre-ville de Toronto et d'Abbotsford, soulève la question de la nécessité de redéfinir les paramètres servant à déterminer les aéroports qui devraient constitués le Réseau national des aéroports. Il paraît opportun de redéfinir le RNA de manière à ce que ce soit plus qu'une simple façon de classer certains biens fonciers fédéraux. J'ai soulevé cette question avec de hauts fonctionnaires de Transports Canada; ils ont reconnu le problème. J'en ai d'ailleurs rencontré un pas plus tard qu'aujourd'hui.

Pour résumer la question de la gouvernance, je vous dirais simplement qu'il existe un moyen facile de permettre aux aéroports qui pratiquent un modèle de gouvernance municipale d'emprunter la formule de l'administration aéroportuaire, ce qui entraînerait une clarification immédiate du traitement égal et équitable par rapport aux autres aéroports du RNA, y compris la fiscalité fédérale et l'accès aux services essentiels.

Je juge également opportun de reformuler les paramètres du Réseau national des aéroports pour permettre l'inclusion d'aéroports en fonction de l'achalandage et des offres de

the case of Fort McMurray, we should be seen as having the status, trappings and obligations of the fifteenth busiest airport in the country.

My second issue relates to funding of regional and smaller airports. I accept that the airport authority model has, in normal circumstances and with the right things in place on transfer, all the tools it needs to do what it needs to do. However, in reality these conditions vary dramatically from one airport to another as has been explained to you by previous witnesses. You are also aware that several exceptions have been made to the original concept of financial autonomy to accommodate growth in economic development situations in some communities by the granting of federal dollars for specific projects. For example, there has been material federal help for Quebec City, Halifax, Whitehorse and Prince George that I know of. This form of help should be put in an expanded formal program with a long-term planning horizon and eligibility criteria that would allow more of us to benefit from it.

The help for special projects has been an addition to the Airports Capital Assistance Program, or ACAP, that you know about, and this has funded 678 projects at 171 airports for a total of $556 million over its 17 years of existence. While this is very helpful, the $38 million dollar per year ceiling and low threshold for airport eligibility leaves many airports without funding for critical projects. With the significant rent payments coming into the national treasury from the larger airports, I believe it would be in the public interest to materially increase ACAP funding so that the overall air transportation system would benefit from resource inputs from the industry.

Our airport at Fort McMurray needs financial support to build the air terminal and related facilities required by its traffic levels and requests have been put to all three levels of government. With the incredible growth at our airport, the amount of money to complete the full project is beyond the means of the airport authority. This has been acknowledged by the regional municipality with a public grant of just under 10 per cent of the $258 million total cost for the project.

We are engaged with both the provincial government and the federal government for similar support in making the Fort McMurray airport strategically what it needs to be, in order to support the critical growth of the wealth generating activities and business in the oil sands region.

I have left a copy of the formal request that I have made to the federal and provincial government so that your staff can review it later.

My third issue, honourable senators, is related to our quest to become an international airport at Fort McMurray. With over 770,000 passengers per year, an estimated immediate international

services. Pour ce qui est de Fort McMurray, il devrait être reconnu comme ayant le statut, les attributs et les obligations du quinzième aéroport le plus achalandé du pays.

Ma deuxième question concerne le financement des aéroports régionaux et de petite taille. Je reconnais que la formule de l'administration aéroportuaire possède, dans des circonstances normales et en procédant au transfert de la bonne façon, tous les outils nécessaires. Mais en réalité, ces conditions varient énormément d'un aéroport à l'autre, comme vous l'ont expliqué des témoins qui m'ont précédé. Vous savez aussi que plusieurs exceptions ont été apportées à la notion d'autonomie financière, dans le but de favoriser la croissance et le développement économique de certaines collectivités, en accordant des subventions fédérales à des projets particuliers. Par exemple, le gouvernement fédéral a accordé une aide matérielle aux villes de Québec, Halifax, Whitehorse et Prince George, pour ne citer que celles que je connais. Cette forme d'aide devrait être intégrée dans un programme officiel élargi, doté d'une planification à long terme et de critères d'admissibilité qui nous permettraient d'y avoir accès en plus grand nombre.

L'aide pour les projets spéciaux s'ajoute au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA, que vous connaissez et qui, au cours de ses 17 ans d'existence, a financé 678 projets répartis dans 171 aéroports pour un total de 556 millions de dollars. Bien que ce programme soit très utile, le plafond annuel de 38 millions de dollars et le critère peu élevé d'admissibilité font que plusieurs aéroports manquent de financement pour des projets importants. Comme le Trésor public touche d'importants paiements de loyer des grands aéroports, il serait dans l'intérêt commun d'augmenter le financement du PAIA, de manière à ce que l'ensemble du système de transport aérien profite des ressources de l'industrie.

L'administration aéroportuaire de Fort McMurray a besoin de soutien financier pour construire l'aérogare et les infrastructures connexes nécessaires à ses volumes de trafic. Des demandes ont été déposées à ce sujet auprès des trois instances gouvernementales. En raison de l'incroyable croissance de notre aéroport, le montant nécessaire pour mener à terme ce projet dépasse les moyens de l'administration aéroportuaire. La municipalité régionale a reconnu cet état de fait; elle a injecté une subvention publique de près de 10 p. 100 du coût total du projet de 258 millions de dollars.

Nous nous sommes engagés, pour un appui similaire, avec les gouvernements provincial et fédéral dans le but de donner à l'aéroport Fort McMurray ce dont il a besoin pour soutenir la croissance d'activités et d'entreprises qui sont sources de richesse dans la région des sables bitumineux.

Un exemplaire de notre demande de financement auprès des gouvernements fédéral et provincial se trouve dans le dossier qui vous a été remis pour que vos attachés de recherche puissent en prendre connaissance.

La troisième question, mesdames et messieurs les sénateurs, est liée à notre aspiration à devenir un aéroport international. Cet aéroport compte plus de 770 000 passagers par année et un

passenger market of 50,000, a very strong demand for international cargo to serve the huge industry processes in the oil sands and a household income twice that of Calgary, it is amazing that Fort McMurray — Canada's fifteenth busiest airport — is only one of two airports in the top 32 without customs of any kind. We have been in the process with the Canadian Border Security Agency for the last 18 months to get this changed, and there is some hope that this will happen soon. I confirmed that with a meeting at the director general level in CBSA.

The point I would make is that the process for an airport like ours is cumbersome and counterproductive to business case analysis. With the knowledge that CBSA is a fairly new construct and still evolving, I would suggest that there be another fundamental review the policies related to the deployment of CBSA resources to make them more responsive to a demonstrated requirement, and to create a better alignment with changing air service traffic. This should include an examination of the process for new entrants, like Fort McMurray.

My last point is an interesting and informative one that has caused some concern. That is the unique nature of the air traffic situation as it has developed in the region in the last 10 years or so.

In addition to the Fort McMurray airport, there are 17 other airports in the region, several more in the municipality and several more in the region.

Obviously, air transportation is extremely important to the critical businesses at Fort McMurray. Of these airports, most are privately held and operated by oil companies. Four of these are very busy with flying workers in and out from all over Canada on a regular basis directly into work camps north of the city. We estimate that annually there are as many passengers going and coming from the camp airstrips as passengers using the main airport at Fort McMurray, in other words, a total of 1.5 million to 1.6 million per year.

My point in raising this issue is that the whole system of airports has evolved in an ad hoc manner. The private airports are not certified. They are in uncontrolled airspace using procedural control in an area that has a heavy mix of instrument traffic and visual traffic, mainly helicopters.

I am happy to say that there is an agreement by all the users, owners and regulators of the air transportation infrastructure in the region to conduct a study of the situation with a view to identifying options to improve the safety and effectiveness of the system in the region.

The Government of Alberta-led study is currently under way. Both NAVCANADA and Transport Canada have agreed to be observers in the study.

achalandage international immédiat évalué à plus de 50 000 passagers. Ajoutons à cela une très forte demande relative au chargement international afin de répondre aux besoins des processus industriels des sables bitumineux, et un revenu des ménages deux fois plus élevé que celui de Calgary. Il est pour le moins étrange que Fort McMurray, le quinzième aéroport le plus achalandé au Canada, soit l'un des deux seuls parmi les 32 grands aéroports qui n'offrent aucun service douanier. Depuis 18 mois, nous sommes en pourparlers avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, pour modifier cette situation et nous avons espoir que ce soit pour bientôt. J'ai eu l'occasion de confirmer cette volonté de faire bouger les choses lors d'une réunion avec le directeur général de l'ASFC.

Je tiens à préciser que ces pourparlers, pour un aéroport comme le nôtre, sont contraignants et vont à l'encontre de l'analyse de rentabilité. Sachant que l'ASFC est un tout nouveau concept encore en évolution, je propose qu'il y ait un examen approfondi des politiques relatives à l'affectation de ressources de l'ASFC afin qu'elle réponde mieux à un besoin manifeste et qu'elles assurent une meilleure harmonisation avec l'évolution du trafic du service aérien. Ces politiques devraient comprendre l'évolution du processus d'approbation des nouveaux venus comme Fort McMurray.

La dernière question, intéressante et instructive, suscite certaines préoccupations. Elle concerne la nature unique du trafic aérien régional qui prévaut depuis une dizaine d'années.

Outre l'aéroport de Fort McMurray, on compte 17 aéroports dans la municipalité et plusieurs autres en région.

Le transport aérien est devenu manifestement vital pour les activités de Fort McMurray. La plupart de ces aéroports sont privés et sont exploités par ou pour des entreprises pétrolières. Quatre d'entre eux desservent les travailleurs qui vont et viennent, très régulièrement, de partout au Canada jusqu'aux campements, au nord de la ville. Nous estimons que, annuellement, il y a autant de passagers qui empruntent la piste d'atterrissage du campement que de passagers qui utilisent l'aéroport de Fort McMurray, à savoir de 1,5 à 1,6 million de personnes par année.

Je tiens à préciser que le réseau d'aéroports dans son ensemble a évolué de façon ponctuelle. Les aéroports privés ne sont pas certifiés, ils sont dans un espace aérien non contrôlé, ils utilisent le contrôle par instructions dans une zone où se mêlent le vol par instruments et le vol à vue, principalement les hélicoptères.

Je suis heureux de constater qu'à l'échelle régionale, les utilisateurs, les propriétaires et les régulateurs de l'infrastructure aéroportuaire s'entendent pour étudier la situation en vue de cerner les possibilités d'améliorer la sécurité et l'efficacité du réseau régional.

Cette étude, menée sous l'égide du gouvernement de l'Alberta, est en cours. NAVCANADA et Transports Canada agissent comme observateurs.

In conclusion, we should indeed have a true national airport system properly defined, one which would include a regional tier network whose importance to the overall system would be recognized in policies that promote the economic benefits that come from a robust and vibrant feeder network for our principal hubs in Canada.

The Chair: Thank you very much, Mr. Clements.

We will have Mr. Desroches make his presentation and after that we will have a period of questions.

Steve Desroches, Deputy Mayor, City of Ottawa: Thank you very much. It is a pleasure for me to be here on behalf of the City of Ottawa. .

I will be keeping my remarks to the importance of the Ottawa airport to the local economy and with the work we have been doing at the city to ensure that it is a key part of our city's success.

I do not have a background in aviation. I am a passenger and can comment from that perspective, but I will be talking about the work we have been doing at the city to ensure that our airport is a success.

[*Translation*]

It is a great pleasure for me to be speaking to you this evening to express the point of view of the City of Ottawa on the very important economic relationship that exists between the city and Ottawa's MacDonald-Cartier International Airport.

[*English*]

As we all know, Ottawa enjoys a unique place among Canadian cities as the nation's capital. We are exceedingly proud of that position. We are also very proud of our city's rich history, the vitality brought by the presence of government and our beautiful natural scenic setting.

We are fortunate to be blessed with many cultural entertainment and tourist attractions, four post-secondary institutions and the incredible dedication, drive and inventiveness of our business, entrepreneur and high-tech sectors.

Our population is diverse and growing, and we are consistently rated amongst the best places to live, work, visit, study and play.

We have recently renewed and reinvigorated our long-term economic and development strategy.

Of particular note is the recent launch of an arm's length economic development agency known as Invest Ottawa to put us on a more solid footing to compete nationally and globally for investment and tourism.

En conclusion, je résumerais en affirmant qu'il nous faut assurément un véritable Réseau national des aéroports, correctement défini, comprenant un réseau régional dont l'importance serait reconnue par des politiques qui favorisent les avantages économiques qui découlent d'un réseau d'apport dynamique et vigoureux des principales plaques tournantes au Canada.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Clements.

Nous allons maintenant permettre à M. Desroches de faire sa déclaration préliminaire et passerons ensuite à la période des questions.

Steve Desroches, maire suppléant, Ville d'Ottawa : Merci infiniment, je suis ravi de pouvoir comparaître au nom de la Ville d'Ottawa.

Dans le cadre de mes remarques, je m'en tiendrai à l'importance que revêt l'aéroport d'Ottawa pour l'économie locale et à ce que fait la Ville d'Ottawa pour s'assurer que l'aéroport contribue pleinement à la prospérité de notre ville.

Je ne suis pas expert en matière d'aviation. Par contre, je pourrais vous faire part de ma perspective en tant que passager et je vous parlerais également de ce que nous faisons à la ville pour nous assurer du bon déroulement des activités de notre aéroport.

[*Français*]

C'est avec un grand plaisir que je m'adresse à vous ce soir pour vous exprimer le point de vue de la Ville d'Ottawa sur la très importante relation économique qui existe entre la ville et l'aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa.

[*Traduction*]

Ottawa étant la capitale du Canada, la ville se démarque des autres villes canadiennes. Nous en sommes très fiers. Nous sommes également particulièrement fiers de la riche histoire d'Ottawa, de la vitalité que crée la présence du gouvernement et de la beauté de nos paysages.

Nous avons la chance d'être dotés d'un grand nombre d'attractions culturelles et touristiques, et de quatre institutions d'éducation postsecondaire, sans parler des secteurs commerciaux et des technologies de l'information qui se caractérisent par leur dynamisme et leur créativité.

Notre population diversifiée est en pleine croissance et on dit d'Ottawa, année après année, que c'est une des villes où il fait bon vivre, travailler, faire du tourisme, étudier ou se divertir.

Récemment, nous avons renouvelé et amélioré notre stratégie de développement économique à long terme.

Permettez-moi de souligner le récent lancement de notre agence de développement économique indépendante, qui s'appelle Investir Ottawa, dont le but est de s'assurer qu'Ottawa est à même d'attirer un maximum d'investissements et de touristes venant d'ici et d'ailleurs.

[*Translation*]

In the context of its investment in economic development, the city has committed to making the best use of Ottawa's strengths as a competitive world hub and promoting Ottawa as a great place to live, work, visit, study and play.

[*English*]

Against that background, with our renewed focus on the importance of economic development in Ottawa, I would like to emphasize the vital economic importance of the Ottawa International Airport to the City of Ottawa. The airport is usually the first and last place a traveller sees when visiting the city. More often than not, it is the place where the first impression is made.

Ottawa's ability to compete on the world stage and attract and retain business, investment opportunities, major events, conferences and tourists requires that this airport be impressive, modern, functional and convenient.

As the Ottawa International Airport Authority recently celebrated its fifteenth anniversary, it was honoured with a series of prestigious awards by the Airports Council International. Earlier this month, the council named Ottawa International Airport the number one airport of all sizes in North America, and the number two airport in the world serving between 2 million and 5 million passengers annually. Both are significant recognitions.

In recent years, the Ottawa International Airport Authority had added new routes, increased passenger volumes and cargo handling facilities and undergone major facility upgrades, all the while maintaining itself as a secure, efficient, and cost-effective organization that receives no subsidies from government.

[*Translation*]

However, for Ottawa, the airport is much more than an attractive access point for people and goods; it is a major public asset, a large employer and a land developer, in addition to being a powerful stimulus for and an essential driver of local economic growth.

[*English*]

The airport is responsive to the community, invests private money in infrastructure that serves and supports the community and is an integral component of our economic development.

The airport authority has a strong governance structure and has developed and continues to cultivate positive relationships with the organizations that appoint or nominate to its board, including the City of Ottawa.

[*Français*]

Dans le cadre de son investissement dans le développement économique, la ville s'est engagée à utiliser au mieux les forces d'Ottawa à titre de centre d'activité mondial concurrentiel et à promouvoir Ottawa en tant que destination de choix pour y vivre, travailler, visiter, étudier et s'amuser.

[*Traduction*]

Dans ce contexte, c'est-à-dire étant donné l'importance que nous accordons au développement économique à Ottawa, j'aimerais vous parler du rôle économique vital que joue l'aéroport international d'Ottawa. Lorsqu'un visiteur vient à Ottawa, l'aéroport, c'est en général son premier et dernier point de contact. Dans la plupart des cas, c'est là que se forment les premières impressions.

Pour qu'Ottawa puisse tirer son épingle du jeu en attirant entreprises, investissements, évènements d'envergure, conférences et touristes, il faut que notre aéroport soit impressionnant, moderne, fonctionnel et bien conçu.

L'autorité aéroportuaire d'Ottawa a récemment célébré ses 15 ans d'existence et a reçu une série de prix prestigieux octroyés par le Conseil international des aéroports. Au début du mois, l'Aéroport international d'Ottawa s'est hissé au premier rang du palmarès du Conseil des aéroports nord-américains, toutes tailles confondues et au deuxième rang du palmarès des aéroports mondiaux accueillant entre 2 millions et 5 millions de passagers par année. Ce n'est pas rien.

Récemment, l'administration de l'aéroport international d'Ottawa a ajouté des lignes, accru le volume de passagers, agrandi les installations de fret et entrepris une importante modernisation de toutes ces installations, tout en restant une organisation sûre, efficace et efficiente, ne recevant aucune subvention des gouvernements.

[*Français*]

Cependant, pour Ottawa, l'aéroport représente bien plus qu'un attrayant point d'accès pour les gens et les marchandises; c'est un atout public majeur, un employeur important et un promoteur immobilier, en plus d'être un puissant stimulant et un moteur essentiel de la croissance économique locale.

[*Traduction*]

L'aéroport répond aux besoins de la collectivité, investit des fonds privés dans une infrastructure qui dessert et appuie la collectivité et fait partie intégrante de notre développement économique.

L'administration aéroportuaire s'est dotée d'une structure de gouvernance solide et a établi et continue d'entretenir des liens positifs avec les organisations qui nomment des membres à son conseil, y compris la Ville d'Ottawa.

I would like to share a few facts to underline the integral importance of the Ottawa airport to the city of Ottawa.

In 2011, the airport authority injected $1.1 billion into the local economy. When indirect and induced impacts are included, the total economic impact of the airport exceeded $2.2 billion. Ottawa airport activities generate approximately one quarter of a billion dollars in taxes for all three levels of government.

The airport employs approximately 5,000 people directly and another 5,400 are indirectly employed as a result of its operations. The 5,000 people directly employed earn approximately $271 million dollars in labour income.

Based on traffic forecast and estimates of growth in employment over the next five years by organizations at the airport, there will be between 6,300 and 6,600 direct FTEs of employment at the airport, generating between $1.4 billion and $1.7 billion in economic output by 2017. By 2030, it is estimated there will be between 8,400 and 8,800 direct FTEs generating between $1.9 billion and $2.2 billion in direct output.

Between 2006 and 2010, passenger traffic at the airport grew by 17.5 per cent, or an average annual rate of 4.1 per cent. This is double the average growth among the eight largest airports in Canada. In 2011, passenger traffic grew by a further 3.4 per cent.

It is estimated that 45 per cent of the passengers are business travellers. Aircraft traffic at the airport grew by 18.4 per cent between 2006 and 2010, for an average annual rate of 4.3 per cent.

As a land developer, the airport has begun to develop its surrounding employment lands. Recent examples include hotels, restaurants, a retail complex, and a new CE centre, a world-class convention and trade show space on Uplands Drive that, since its opening, has attracted many high profile events.

The City of Ottawa invested $8.5 million in this $39 million public-private partnership with the Ottawa International Airport Authority and the Shenkman Corporation. It has created the largest purpose-built events space in eastern Ontario, has created 600 direct and indirect jobs, and it is expected to inject $30 million annually into the local economy.

In 2011, the airport served 4.6 million passengers and supported 91,000 commercial aircraft movements, confirming the strength of the local market and the airport's continuing status as an attractive option for carriers and passengers.

There are approximately 150 organizations operating at the airport, including the airport authority, commercial operators, both aviation and non-aviation, and government agencies.

Permettez-moi de vous faire part de quelques faits qui témoignent de l'importance de l'aéroport d'Ottawa pour la ville d'Ottawa.

En 2011, l'administration aéroportuaire a injecté 1,1 milliard de dollars dans l'économie locale. En tenant compte des retombées indirectes et secondaires, les retombées économiques totales de l'aéroport dépassent 2,2 milliards de dollars. Les activités de l'aéroport d'Ottawa génèrent environ un quart de milliard de dollars en recettes fiscales pour les trois ordres de gouvernement.

L'aéroport emploie quelque 5 000 personnes directement et 5 400 autres personnes indirectement. Les 5 000 personnes employées directement par l'aéroport gagnent environ 271 millions de dollars en revenus d'emploi.

En se fondant sur les prévisions de trafic aérien et de croissance de l'emploi à l'aéroport au cours des cinq prochaines années, on estime qu'il y aura entre 6 300 et 6 600 ETP d'emplois directs à l'aéroport, qui généreront de 1,4 milliard à 1,7 milliard de dollars en production économique d'ici 2017. D'ici 2030, on estime qu'il y aura entre 8 400 et 8 800 ETP directs qui généreront de 1,9 milliard de dollars à 2,2 milliards de dollars en retombées directes.

Entre 2006 et 2010, le nombre de passagers a augmenté de 17,5 p. 100, soit une augmentation annuelle moyenne de 4,1 p. 100. C'est le double de la croissance moyenne des huit plus grands aéroports du Canada. En 2011, le trafic passager a augmenté de 3,4 p. 100.

On estime que 45 p. 100 de ces passagers se déplacent pour affaires. Le trafic aérien a connu une croissance de 18,4 p. 100 entre 2006 et 2010, soit un taux annuel moyen de 4,3 p. 100.

L'administration aéroportuaire a aussi récemment commencé à faire la promotion des terrains adjacents à l'aérogare. On y a construit des hôtels, des restaurants, un complexe de vente au détail ainsi que le CE Centre, un centre de congrès et de foire commerciale de calibre mondial situé sur la promenade Uplands qui, depuis son ouverture, a accueilli de nombreux événements importants.

La Ville d'Ottawa a investi 8,5 millions de dollars dans ce partenariat public-privé de 39 millions de dollars avec l'administration de l'aéroport international d'Ottawa et la société Shenkman. C'est le plus grand centre conçu expressément pour la tenue d'événements dans l'est de l'Ontario; sa construction a créé 600 emplois directs et indirects et devrait entraîner l'injection de 30 millions de dollars chaque année dans l'économie locale.

En 2011, l'aéroport a desservi 4,6 millions de passagers et appuyé 91 000 déplacements d'aéronefs commerciaux, ce qui confirme la force du marché local et l'attrait que présente notre aéroport pour les transporteurs et les passagers.

Quelque 150 organisations ont des activités à notre aéroport, y compris l'administration aéroportuaire, des exploitants commerciaux du secteur aérien et d'autres secteurs, et des organismes gouvernementaux.

[*Translation*]

All of these achievements and recognitions are remarkable and significant for the airport's administration. They are also very important for the City of Ottawa and its residents. That is why we want Ottawa's airport to continue to grow and prosper.

[*English*]

In addition to facilitating access for the tourism industry, our local economy depends on the airport to conduct business and sustain and grow targeted sectors such as clean tech, photonics and life sciences.

These are all reasons why the City of Ottawa and the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport have recently collaborated on developing a shared vision that recognizes the critical role of our world class award-winning airport as a catalyst for economic growth and includes a commitment for us to go forward together as partners. This shared vision will go before council in two weeks and was recently approved by a committee of council. It is intended to guide how the city and the airport can work together to stimulate economic growth and optimize contributions to employment and economy.

Some of the objectives of this vision include stimulating and targeting economic growth, international business and foreign investment in key industries and commerce; attracting major events and conventions; strategically developing employment lands with a focus on attracting small, medium and large multinational companies; proactively identifying route expansion opportunities and targeted geographic regions; and augmenting Ottawa's exports.

The city and a viable, profitable and competitive airport must work together through a collaborative partnership to enhance economic development. If this collaboration does not happen, we face a series of possible risks: The loss of domestic and international travel connections and the ability to stimulate tourism; a weakened ability to compete for global services and new routes; increased competition from neighbouring airports; a restricted ability to stimulate economic growth and develop employment opportunities; increased vulnerability to an economic downturn; and the inability to become a globally competitive city.

[*Translation*]

Honorable senators, the City of Ottawa is highly interested in supporting an industry and a safe Canadian air transportation system that are healthy and competitive, as well as the free and efficient flow of people and goods through its airport.

[*Français*]

Toutes ces réalisations et reconnaissances sont remarquables et significatives pour l'administration de l'aéroport. Elles revêtent aussi une grande importance pour la Ville d'Ottawa et ses résidents. C'est pourquoi nous voulons que l'aéroport d'Ottawa continue de croître et de prospérer.

[*Traduction*]

L'aéroport facilite l'accès à Ottawa si important pour le secteur du tourisme, et, en outre, notre économie locale dépend de l'aéroport pour ses activités d'affaires et pour soutenir et encourager la croissance de secteurs ciblés tels que les technologies propres, la photonique et les sciences de la vie.

Pour toutes ces raisons, la Ville d'Ottawa et l'aéroport international Macdonald-Cartier ont récemment élaboré ensemble une vision qui reconnaît le rôle crucial que joue notre aéroport primé et d'envergure mondiale dans la croissance économique et comprend l'engagement des deux parties à travailler en partenariat. Cette vision commune, qui a récemment été adoptée par un comité du conseil, sera présentée au conseil municipal dans deux semaines. Elle servira de guide sur la façon dont la ville et l'aéroport peuvent, de concert, stimuler la croissance économique et optimiser leur contribution à l'emploi et à l'économie.

Citons, parmi les objectifs de cette vision : stimuler et cibler la croissance économique, les échanges internationaux et l'investissement étranger dans des secteurs clés ainsi que dans le commerce; attirer des événements d'importance et des conventions; développer de façon stratégique les terres d'emploi, en mettant l'accent sur la possibilité d'attirer de petites et moyennes entreprises, ainsi que de grosses sociétés internationales; identifier de façon proactive les occasions de créer de nouvelles liaisons et de cibler certaines régions géographiques; et augmenter les exportations d'Ottawa.

Il importe que les autorités de la ville et d'un aéroport viable, rentable et concurrentiel travaillent de concert dans le cadre d'un partenariat et d'une coopération visant à stimuler le développement économique. Sans cette collaboration, nous nous exposons à une série de risques possibles : la perte de liaisons nationale et internationale et de la capacité de stimuler le tourisme; une moindre capacité à faire concurrence pour des services mondiaux et de nouvelles liaisons; une concurrence accrue des aéroports voisins; une capacité limitée à stimuler la croissance économique et à créer des emplois; une vulnérabilité croissante en cas de fléchissement économique; et la possibilité de devenir une ville internationalement concurrentielle.

[*Français*]

Honorables sénateurs, la ville d'Ottawa est fortement intéressée à favoriser une industrie et un réseau canadien de transport aérien sécuritaire en santé et concurrentiel, de même qu'une circulation libre et efficace et gens et des marchandises par l'entremise de son aéroport.

[*English*]

At this point, on behalf of Mayor Jim Watson and the people of the city of Ottawa, I would like to thank Mr. Paul Benoit, President and CEO of the Ottawa International Airport. He announced today that after 16 years at the helm, he will be retiring in February.

As the mayor noted today, he has been a tremendous catalyst for change at the Ottawa airport, and under his leadership the airport has become the best in North America and a global leader that drives economic and tourism growth in the nation's capital. We are grateful to Paul for the vision, leadership and energy he has brought to the Ottawa International Airport.

I thank you for the opportunity to speak to you this evening.

The Chair: Thank you. As the audience can see and hear, the scope of our study is well represented in front of us today when we have different issues and problems between these two airports. That makes our job that much more of a challenge.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Desroches, please congratulate the people of Ottawa's airport. I think they won a prize last year for being the number one airport?

Mr. Desroches: That is correct.

Senator Boisvenu: Bravo. I will speak to Mr. Clements first. Can you hear the interpreter?

Mr. Clements: Yes.

Senator Boisvenu: I think you have quite a problem.

[*English*]

Mr. Clements: I am out of retirement for the third time, now.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: How much will have to be invested to expand Fort McMurray's airport?

[*English*]

Mr. Clements: I did not hear the translation but I think you asked how much the project would be. The project is $258 million total. We as an airport authority have borrowed $198 million. We cannot borrow another dollar. We are leveraged to the maximum and that is why we are coming to the municipality, and to the provincial and federal government. Our appeal to the federal government is to extend our runway; the runway is too short. However, we could not afford to do that given all the other requirements.

[*Traduction*]

Maintenant, au nom du maire Jim Watson et des habitants de la ville d'Ottawa, je voudrais remercier M. Paul Benoit, président et directeur général de l'aéroport international d'Ottawa. Il a annoncé aujourd'hui que, après 16 ans à la barre, il comptait prendre sa retraite en février.

Comme le maire l'a indiqué aujourd'hui, en matière de changement, M. Paul Benoit a joué un rôle de catalyseur pour l'Aéroport d'Ottawa. Sous sa responsabilité, l'aéroport est devenu le meilleur en Amérique du Nord et un chef de file dans le monde. C'est le moteur de la croissance économique et de celle du tourisme dans la capitale de notre nation. Nous remercions Paul de sa vision, de son leadership et de l'énergie qu'il a consacrée à l'Aéroport international d'Ottawa.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'intervenir ce soir.

Le président : Merci. Comme le constatent ceux qui nous écoutent, la portée de notre étude est bien illustrée par les témoignages d'aujourd'hui, les deux aéroports se heurtant à des problèmes bien différents. Notre travail en est d'autant plus difficile.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Desroches, vous féliciterez les gens de l'aéroport d'Ottawa. Je crois qu'ils ont remporté un prix l'an dernier pour l'aéroport le plus performant?

M. Desroches : C'est exact.

Le sénateur Boisvenu : Bravo. Je vais m'adresser d'abord à M. Clements. Ça va avec le service d'interprétation?

M. Clements : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Je crois que vous avez un joli problème.

[*Traduction*]

M. Clements : J'étais à la retraite et je reviens à la vie active pour la troisième fois, maintenant.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Quel sera l'investissement nécessaire pour l'agrandissement de l'aéroport de Fort McMurray?

[*Traduction*]

M. Clements : Je n'ai pas entendu l'interprétation, mais je pense que vous avez demandé combien le projet coûterait. Il s'agit de 258 millions au total. Nous avons une administration aéroportuaire qui a emprunté 198 millions de dollars et qui ne peut plus emprunter un dollar de plus. Nous nous sommes aventurés aussi loin que nous pouvions aller; c'est pourquoi nous nous adressons à la municipalité, ainsi qu'aux gouvernements provincial et fédéral. Nous faisons appel au gouvernement fédéral pour prolonger notre piste; elle est trop courte, mais nous ne pourrions pas nous en occuper, étant donné toutes les autres exigences.

The municipality has participated already with $25 million. That will help with civil works. We had the build it on the other side of the runway. We could not expand in place. No one imagined we would ever have this kind of traffic.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I suppose it is a region that will continue to grow. Will you have to do more work in five or ten years? How long will the expansion meet your needs?

[*English*]

Mr. Clements: This kind of decision happens about every 25 years. You need to have after 50-year vision when building this kind of facility.

Therefore, when my board sat down to look at the financial challenge of doing what they needed to do, they wanted to be assured, through a third-party analysis, of the kind of growth projected. Four separate studies were done, and they assumed a medium line that was conservative. The more likely outcome in the oil sands is that it will be aggressive. The indication price of oil and the investments that have been announced in the last couple of years will take us from 1.6 million barrels a day coming out of the oil sands to 2.5 million barrels a day, guaranteed. Air traffic exists in direct correlation to the investment in the oil sands.

We are pretty safe in making the projection of 2.5 per cent growth over 20 years.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Does your airport qualify for federal government assistance?

[*English*]

Mr. Clements: We do not qualify for the Airports Capital Assistance Program, ACAP, because the threshold is too low.

The big airports are fine on their own. I ran one for 10 years and we did not ask for any money.

Senator Boisvenu: You are in the middle.

Mr. Clements: The smaller ones are also fine. We are caught in the middle, along with another dozen airports. I asked for a redefinition of the ACAP so this kind of critical infrastructure could be funded.

Senator Eaton: When you are talking about 17 airports around you, most of them owned by the oil companies, could they not be coerced or gently persuaded that it is in their interest to have a large, well-turned-out international airport facility and to give you some money and consolidate everything into one big international airport?

La municipalité a déjà participé, à hauteur de 25 millions de dollars. Cela nous aidera pour le génie civil. Il a fallu construire à côté de la piste existante. On ne pouvait pas la prolonger et la maintenir en opération. Personne ne s'était imaginé ce type de fréquentation.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je suppose que c'est une région qui va continuer de se développer. Allez-vous reprendre les mêmes travaux dans cinq ans ou dans 10 ans? Pendant quelle période de temps le projet d'agrandissement répondra à vos besoins?

[*Traduction*]

M. Clements : C'est une décision qu'on prend peut-être tous les 25 ans. Il faut une vision à 50 ans quand on construit ce type d'installation.

C'est pourquoi, quand mon conseil d'administration a mesuré le défi présenté par des améliorations nécessaires, il a voulu s'assurer d'abord du type de croissance envisageable, en faisant appel à l'opinion d'un tiers. Quatre études distinctes ont été réalisées et le conseil a adopté la position médiane, par prudence. Il est plus probable que la croissance des sables pétrolifères soit musclée. L'indication du prix du pétrole et les investissements annoncés ces deux dernières années marqueront pour l'exploitation des sables pétrolifères un passage de 1,6 million de barils par jour à 2,5 millions, c'est sûr. Et le trafic aérien est en corrélation directe avec l'investissement dans les sables pétrolifères.

On peut tabler sur une croissance de 2,5 p. 100 sur 20 ans sans s'aventurer outre mesure.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que votre aéroport se qualifie pour l'aide gouvernementale fédérale?

[*Traduction*]

M. Clements : Nous ne nous qualifions pas pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, parce que le seuil n'est pas assez élevé.

Les gros aéroports se débrouillent tout seuls. J'en ai exploité un pendant 10 ans et nous n'avons jamais dû demander d'argent.

Le sénateur Boisvenu : Vous êtes au milieu.

M. Clements : Les petits aéroports se sortent d'affaire aussi. Nous, nous sommes au milieu, avec peut-être une douzaine d'autres aéroports. J'ai demandé une redéfinition du programme pour que ce type d'infrastructure essentielle puisse être financée.

Le sénateur Eaton : Vous avez mentionné 17 aéroports autour du vôtre, détenus pour la plupart par des compagnies pétrolières. Ne pourraient-ils être persuadés, par la contrainte ou par la manière douce, qu'il est dans leur intérêt d'avoir des installations portuaires internationales importantes et bien équipées? Ne pourraient-ils pas vous donner de l'argent pour tout consolider en un gros aéroport international?

Mr. Clements: Two of my board members are oil sands executives and one of them built one of those airports. It is a togetherness thing, I am happy to say. The communication and cooperation is evident to me. They agreed to help fund this study to identify the things we need to do going forward to make the whole system of airports more efficient, more effective and safer.

Senator Eaton: I am sure our present Prime Minister wants Northern Gateway to happen, and if Keystone happens, you will be very busy.

I would have thought it is in their interest to help finance a big international airport.

Mr. Clements: Their primary interest is in their own companies. They built those airports because they did not have the infrastructure to get their workers into the work area in an efficient way.

They are huge companies with lots of money. Building an airport is not cheap but they built a number of them.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Clements, your airport is not considered an international airport, but rather a regional airport. Are your fees higher than those of an international airport? Will expanding lead you to review your users' fees?

[*English*]

Mr. Clements: Unfortunately, our user fees are high; given the amount of traffic and the amount of money we have had to borrow, we lead the nation at $30 of the AIF — each passenger leaving has to pay $30. We did not want to go there but we had to and we had to also raise the airline rates and parking charges. It is the nature of the business model. If we can get some help, we will be able to lower those rates and charges, which will make us more competitive.

The international airport issue is not one of costs so much as providing a service to 50,000 people who live in Fort McMurray who think that they deserve to fly directly into the United States or Mexico, just like they do in so many other parts of Canada.

[*Translation*]

Senator Verner: Mr. Clements, you say that the user fees are much higher because you are a regional airport. Do you think that is one of the reasons why private companies working in Fort McMurray have their own airports?

M. Clements : Deux des membres de mon conseil d'administration sont de hauts responsables des sables pétrolifères; l'un d'entre eux a construit un des aéroports en question. Je suis heureux de pouvoir dire que nous sommes dans le même bateau. Il y a une communication et une coopération manifeste, selon moi. Ils ont accepté de financer cette étude pour identifier ce qu'il convient de faire à l'avenir pour rendre l'ensemble du réseau d'aéroports plus efficient, plus efficace et plus sûr.

Le sénateur Eaton : Je suis sûr que le premier ministre actuel veut voir réaliser le projet Northern Gateway; si Keystone se réalise aussi vous allez avoir du pain sur la planche.

J'aurais cru qu'il était dans l'intérêt de ces gens de contribuer à financer à un gros aéroport international.

M. Clements : Leur intérêt de base est pour leurs propres sociétés. Ils ont construit ces aéroports parce que l'infrastructure efficace voulue pour acheminer leurs travailleurs faisait défaut.

Ce sont d'énormes sociétés, qui ont beaucoup d'argent. Construire un aéroport, ce n'est pas donné, et pourtant plusieurs ont été construits.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Clements, votre aéroport n'est pas considéré comme un aéroport international, mais bien un aéroport régional. Vos frais sont-ils plus élevés que ceux d'un aéroport international? Est-ce que le fait d'agrandir va vous amener à revoir vos frais d'utilisation?

[*Traduction*]

M. Clements : Hélas, nos frais d'utilisation sont élevés. Vu le nombre de vols et la quantité d'argent que nous avons dû emprunter, nous nous plaçons en tête de peloton au pays, avec 30 $ de frais d'amélioration aéroportuaire pour chaque passager partant de l'aéroport. Nous l'avons fait à notre cœur défendant et avons aussi augmenté les taux imposés aux compagnies aériennes, ainsi que les frais de stationnement. Avec le modèle d'exploitation existant, c'est inévitable. Si nous pouvons obtenir de l'aide, nous serons en mesure d'abaisser ces taux et ces frais, ce qui nous rendra plus concurrentiel.

Quant à la question de l'aéroport international, elle ne tourne pas tant autour des coûts qu'autour de l'opportunité de fournir un service à 50 000 personnes qui habitent à Fort McMurray et estiment mériter d'avoir des vols directs vers les États-Unis ou le Mexique, comme c'est le cas dans bien d'autres endroits au Canada.

[*Français*]

Le sénateur Verner : Monsieur Clements, vous dites que les frais des utilisateurs sont beaucoup plus élevés du fait que vous êtes un aéroport régional. Est-ce que selon vous ce serait une des raisons pour lesquelles les compagnies privées, qui sont à l'œuvre à Fort McMurray ont leurs propres aéroports?

[*English*]

Mr. Clements: No, that is not the reason at all. It is purely a question of time is money, and the transportation infrastructure to get into these difficult areas makes it very advantageous fly in.

[*Translation*]

Senator Verner: I have to say I am aware of the issue because my son works in Alberta and he travels to Fort McMurray every week.

Senator Boisvenu: I have a question for Mr. Desroches. You seem to know Ottawa's airport well. I would like to know what type of relationships there are between the City of Ottawa and the administrators of Ottawa's airport. Are they business relations?

Mr. Desroches: Currently, two representatives of the City of Ottawa are members of the board of directors. We just approved an agreement to work jointly with the airport. As you know, the success of the airport will depend on its collaboration with the City of Ottawa on emergency services, public transit and planning services, among others. That is why we have a partnership agreement with the airport. Many services provided by the City of Ottawa are very important for the airport.

[*English*]

Senator Greene: This question is for Mr. Clements. You appear to want to join the National Airports System, but a number of witnesses have given us testimony about their complaints about how the system operates, particularly in the area of rents.

Could you outline the benefits for you of being part of that system and talk about those rents?

Mr. Clements: I will avoid the question of rent because it has been well covered. I lobbied very hard to reduce the amount of rent when I was in Edmonton and we were successful.

We will leave it there. I think the federal government is taking too much money out of the system.

Senator Greene: We would like to hear about that.

Mr. Clements: I will go there, but I will answer the other part of your question first. The reason we would like to be part of a redefined National Airports System is because the country should have one and it should be clear what qualifications you need to become part of a recognized National Airports System.

Airport number 15 in a critical economic area like Fort McMurray obviously will make whatever the parameters are, but the way it is designed, we cannot get in. It is a land management system. In looking again at something called a National Airports

[*Traduction*]

M. Clements : Non, absolument pas. C'est seulement une question de temps et d'argent vu la difficulté de se rendre dans ces endroits peu accessibles il est très avantageux d'utiliser l'avion.

[*Français*]

Le sénateur Verner : Je dois dire que je suis au courant de l'enjeu parce que mon fils travaille en Alberta et qu'il voyage à toutes les semaines à Fort McMurray.

Le sénateur Boisvenu : J'ai une question pour M. Desroches. Vous semblez avoir une bonne connaissance de l'aéroport d'Ottawa. J'aimerais connaître le genre de rapports qu'il y a entre la Ville d'Ottawa et les administrateurs de l'aéroport d'Ottawa. Ce sont des relations d'affaires?

M. Desroches : Présentement, deux représentants de la Ville d'Ottawa sont membres du conseil d'administration. On vient juste d'approuver une entente pour travailler conjointement avec l'aéroport. Comme vous le savez, le succès de l'aéroport va dépendre de sa collaboration avec la Ville d'Ottawa en ce qui a trait aux services d'urgence, au transport en commun et aux services de planification, entre autres. C'est pourquoi on a un accord de partenariat avec l'aéroport. Plusieurs services fournis par la Ville d'Ottawa sont très importants pour l'aéroport.

[*Traduction*]

Le sénateur Greene : J'ai une question pour M. Clements. Vous semblez vouloir faire partie du Réseau national des aéroports. Or de nombreux témoins se sont plaints de la façon dont ce réseau fonctionnait, notamment dans le domaine des loyers.

Brièvement, pourriez-vous indiquer quels sont les avantages de faire partie de ce réseau et parler des loyers en question?

M. Clements : Je laisserai de côté la question des loyers, qui a été amplement couverte. À l'époque où j'étais à Edmonton, j'ai fait beaucoup de lobbying pour faire réduire le montant des loyers, avec succès.

Je n'en dirai pas plus. Je pense que le gouvernement fédéral tire trop d'argent du réseau.

Sénateur Greene : Nous aimerions vous entendre en dire plus long sur la question.

M. Clements : J'y viendrai, mais laissez-moi répondre d'abord à l'autre élément de votre question. La raison pour laquelle nous aimerions faire partie d'un Réseau national des aéroports redéfini et parce que le pays devrait en avoir un, avec des qualifications claires quant aux exigences pour être reconnu comme aéroport national.

L'aéroport numéro 15 d'une région économique du genre de celle de Fort McMurray satisfera bien évidemment aux critères, quels qu'ils soient, sauf que la conception actuelle du réseau nous empêche d'en faire partie. Cela tourne sur la gestion des terres.

System, let us redefine the qualifications, assign the airports to it and then define the obligations and benefits of the National Airports System.

One of the big benefits is clarity on taxation.

There is a special act called the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, which covers a number of things, such as the Official Languages Act, acknowledging that there is a rent situation as well, but it says, for CRA, all of your airport revenues are tax exempt.

We are not in that club, so we are going to be in front of CRA without that benefit and hopefully convince them that we are not-for-profit, which we are, and therefore exempt under the separate act of the Income Tax Act. It would be better and much clearer to treat airport number 15 in Canada the same as airport number 26.

Senator Greene: Could you explain in point form why your current situation puts you at a disadvantage?

Mr. Clements: We transferred from a municipal model, a municipally owned airport, to kind of a federal model, an airport authority model, and that model has worked so well.

We heard from one airport, Ottawa, how they have done, but I can assure you, since I ran the Edmonton airport for 10 years, that it is just as good there. It is just as good in Calgary, Vancouver and Montreal. Everywhere where the airport authority model has been exercised, the economic benefit and benefits to the customers and the users have been tremendous. We are the envy of the world in terms of the airport authority model.

The benefit of going to that model is that it is run like a business. You know the model. The board is independent and totally accountable for all their decisions and that works much better than a government system.

Senator Greene: Part of that model is high rents, which get transferred to consumers.

Mr. Clements: In 1999, when the airport had only 102,000 people and was kind of out of sight, and so many other airports like it, the land was transferred for a dollar to the municipal government. For 10 years, I had to run it as a municipal entity. They transferred the land to us for one dollar, so rent is a moot question because we own the land.

Senator Greene: I understand. You want to become part of the National Airports System but maintain your position with rents as a dollar.

Mr. Clements: We do not want the redefined National Airports System to be a land management system. Keep that separate.

Senator Greene: I understand where you are coming from.

Quand on se penchera à nouveau sur la question d'un Réseau national des aéroports, il conviendra de redéfinir les qualifications d'affecter les aéroports au réseau, puis de définir les obligations et les avantages d'un réseau national des aéroports.

L'un des gros avantages est des précisions sur l'imposition.

Il existe une loi particulière intitulée Loi relative aux cessions d'aéroports. Elle touche à différents sujets, dont les langues officielles, et reconnaît qu'il y a une situation de loyer, tout en précisant que, pour l'Agence du revenu du Canada, toutes les recettes de l'aéroport sont exemptes d'impôt.

Ne faisant pas partie du club, nous allons nous présenter à l'agence sans cet avantage, en espérant de les convaincre que nous sommes une entreprise à but non lucratif, ce qui est le cas, et que nous devrions donc être exempts en vertu de cette loi distincte de la Loi sur l'impôt sur le revenu. Mais il serait beaucoup mieux et beaucoup plus clair de traiter l'aéroport numéro 15 au Canada de la même façon que l'aéroport numéro 26.

Sénateur Greene : Pourriez-vous indiquer en quelques points pourquoi la situation actuelle vous désavantage?

M. Clements : Nous sommes passés d'un modèle municipal, avec un aéroport propriété de la municipalité, à une espèce de modèle fédéral, avec une administration aéroportuaire, modèle qui a vraiment bien fonctionné.

J'ai entendu l'aéroport d'Ottawa parler de ses réussites; ayant exploité l'aéroport d'Edmonton pendant 10 ans, je peux vous garantir que c'était un succès aussi. Même chose pour Calgary, Vancouver et Montréal. Partout où on a mis en place le modèle d'une administration aéroportuaire, les avantages pour l'économie et pour la clientèle, ainsi que les utilisateurs, ont été considérables. C'est un modèle que le monde entier nous envie.

L'avantage du modèle est que l'aéroport est exploité comme une entreprise. Vous savez de quoi je parle. Le conseil d'administration est indépendant et doit rendre compte de toutes ses décisions, ce qui fonctionne beaucoup mieux qu'un système gouvernemental.

Sénateur Greene : Le modèle implique de forts loyers, dont le coût est répercuté sur les consommateurs.

M. Clements : En 1999, quand l'aéroport comptait seulement 102 000 personnes et passait pour ainsi dire inaperçu, comme bien d'autres aéroports de ce type, le terrain a été transféré au gouvernement municipal pour un dollar. Pendant 10 ans, j'ai dû exploiter l'aéroport comme une entité municipale. Puis la municipalité nous a transféré le terrain pour un dollar, si bien que le loyer n'entre pas en jeu : nous sommes propriétaires du terrain.

Sénateur Greene : Je comprends. Vous voulez faire partie du Réseau national des aéroports, mais maintenir votre position en matière de loyer à un dollar.

M. Clements : Nous ne voulons pas que le Réseau national des aéroports, tel que redéfini, soit un système de gestion des terres. Il faut scinder les deux questions.

Le sénateur Green : Je comprends votre position.

Senator Eaton: I was in Fort McMurray in the early 1970s and it was a lot of ATCO trailers.

Mr. Clements: There have been big changes.

Senator Eaton: I would have thought that given the importance of Fort McMurray and the airport to Canada, and especially to the province of Alberta, that the province would have given you any money you need to keep on building your infrastructure. For instance, are you linked by rail or bus lines out of Fort McMurray?

Mr. Clements: The province is involved in this project.

Senator Eaton: What is the percentage that they are involved?

Mr. Clements: What I am asking the province to do, since we have built the project inside the fence, we have $25 million of help from the municipality, we want the province to pay for the off-site levies that will come to us because they had to build a sewer line to the airport, a new water line; they have to change the roadway structure. Normally, as a developer, we would be assessed our share of those levies. We are asking them in this particular case, as it would make economic sense since we are going to have a hard time raising the money.

Senator Eaton: I do not think you are being greedy enough.

Mr. Clements: Thank you. I think they agree with you. It is not easy to get public money in support of a project like this.

Senator Eaton: I could not agree with you more. Here, in the centre of Canada, we hear nothing but, and I firmly believe in the importance of Alberta to the economic future of this country. I have trouble thinking that Premier Redford or whoever will win your next election will not see Fort McMurray as something important.

Mr. Clements: I have spoken with the premier personally and many of the ministers. They absolutely agree with you. There is a 40-year framework of development of infrastructure called the Comprehensive Regional Infrastructure Sustainability Plan — CRISP — that is approved by cabinet in Alberta. It has no money attached to it yet, but they have formed a transportation coordination committee with the two key deputy ministers, infrastructure and transportation. I sit on it representing air transportation. The chief administration officer of the municipality sits on it. We have in one meeting identified the spending and priorities for the first five years. Those will be taken to the Treasury Board once the election is done.

They are serious. In addition to that, since 2005, $2.5 billion has gone into the Fort McMurray region from both the federal government and the provincial government over and above what the municipality could do on its own — new sewage, water, bridges, roads, schools, fire halls, prisons, everything. They just forgot about the airport.

Le sénateur Eaton : J'étais à Fort McMurray au début des années 1970 et on y voyait beaucoup de remorques ATCO.

M. Clements : Les choses ont changé.

Le sénateur Eaton : J'aurais cru que, étant donné l'importance de Fort McMurray et de son aéroport pour le Canada, notamment pour la province d'Alberta, la province vous aurait donné l'argent dont vous aviez besoin pour continuer à construire votre infrastructure. Êtes-vous relié par rail ou par liaison d'autocars à Fort McMurray, par exemple?

M. Clements : La province participe au projet.

Le sénateur Eaton : Elle participe à quelle hauteur, en pourcentage?

M. Clements : Ce que je demande à la province, vu que nous avons construit le projet à l'intérieur de la clôture et que nous avons 25 millions de dollars d'aide de la municipalité, c'est de payer pour les prélèvements hors du site qui vont être imposés parce qu'il a fallu construire de nouvelles conduites d'égout et d'eau pour l'aéroport et qu'il faut aussi changer la structure de la voie routière. D'habitude, en tant qu'entrepreneur, nous devrions assumer notre part de ces prélèvements. Nous leur demandons de faire une exception dans ce cas, ce qui serait logique d'un point de vue économique, vu que nous aurons du mal à trouver cet argent.

Le sénateur Eaton : Je dirais que vous manquez de cupidité.

M. Clements : Merci. Je serais plutôt d'accord avec vous. Il est difficile d'obtenir des fonds publics pour appuyer un projet comme celui-ci.

Le sénateur Eaton : Je suis pleinement d'accord avec vous. Ici, au centre du Canada, on nous en rabat les oreilles et je crois fermement à l'importance de l'Alberta pour le futur économique du pays. Je vois mal comment votre premier ministre, madame Redford, ou la personne qui lui succèdera à la prochaine élection pourrait ne pas considérer Fort McMurray comme important.

M. Clements : J'ai eu l'occasion de m'entretenir personnellement avec le premier ministre et avec plusieurs des ministres. Ils sont pleinement d'accord avec vous. Il existe un cadre de développement de l'infrastructure sur 40 ans, intitulé le Comprehensive Regional Infrastructure Sustainability Plan, CRISP, que le cabinet approuve en Alberta. Pour l'instant, il n'a pas d'enveloppe financière, mais ils ont formé un comité de coordination du transport dont sont membres deux ministres clés, celui de l'infrastructure et celui des transports. Nous avons consacré une réunion à identifier les dépenses et priorités des cinq années à venir. Elles seront soumises au Conseil du Trésor, une fois les élections achevées.

C'est du sérieux. De plus, depuis 2005, la région de Fort McMurray a bénéficié de 2,5 milliards de dollars apportés par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, en sus de ce que la municipalité pouvait faire de son côté : nouveaux égouts, nouvelles conduites d'eau, ponts, routes, écoles, stations de pompier, prisons, tout. Un seul problème : ils ont oublié l'aéroport.

Senator Eaton: When you talk about a regional tiered network, should it have something specific? One of the things we have been thinking about on this committee is that the National Airports System encompasses everything from Toronto International to the airport I land in to go fishing in Labrador, which has the same security regulations.

Perhaps the larger airports should be one system and the smaller airports with fewer passengers a different system.

Mr. Clements: In a redefined system, that is exactly what you would come up with. It is a tier 1, with the parameters to join that, and a tier 2 and maybe a tier 3 as well. As I say, it is a misnomer to call those 26 airports a National Airports System when it is just a land management tool.

Senator Eaton: If you have any thoughts, would you submit them to our committee as to what you would see in tier 1, 2 and 3? I do not want to give you extra work, but as you already think about transportation and obviously understand airports thoroughly, it would help in our deliberations if you could recommend something.

Mr. Clements: Transport Canada has already defined tier 1 and tier 2, and it is unrelated to the National Airports System. Then there is tier "other." Actually, Fort McMurray has not graduated from tier "other" to tier 2 yet. We have grown so fast that we have lagged in terms of that analysis.

Senator Eaton: Let us hope you get that.

Senator Merchant: Thank you for your presentations. My questions will also be directed to Mr. Clements.

I was in and out of Fort McMurray 25 years ago, so I am sure things have changed since then. I am sure it is not the same airport I knew back then. That was in the mid-1980s.

We have heard from a lot of airports, and they all have similar complaints. You said half of the people going in and out are flown around by the big oil companies. By my arithmetic, you would get about 2,000 people coming through every day because you said you have 750,000 people in total 365 days a year.

You have seven different airlines, I believe, coming into your airport. Are these airlines competing against one another or are they flying from different parts of the country?

Mr. Clements: With the deregulation of airlines, they all compete, absolutely, both in charters and scheduled service. They will fly into the airports up North and they will fly into our airport. WestJet is involved; Air Canada is involved. There are

Le sénateur Eaton : Quand vous parlez d'un réseau régional à plusieurs niveaux, avez-vous des recommandations précises? En siégeant au comité, mes pensées se portent sur le Réseau national des aéroports et sur le fait qu'il inclut tout — de l'aéroport international de Toronto à l'aéroport où j'atterris pour aller pêcher dans le Labrador —, avec les mêmes exigences de sécurité.

Peut-être conviendrait-il de créer un réseau des plus gros aéroports et un autre pour les aéroports moins fréquentés.

M. Clements : Dans un réseau redéfini, c'est précisément ce qu'on envisagerait. Si c'était un aéroport de première catégorie, il y aurait certaines exigences; mais il y aurait une deuxième catégorie, voire une troisième. Comme je l'ai dit, parler d'un Réseau national des aéroports pour les 26 aéroports en question est une étiquette inappropriée, vu qu'il s'agit seulement d'un outil de gestion des terrains.

Le sénateur Eaton : Si vous avez des commentaires supplémentaires sur ce que devraient représenter les catégories 1, 2 et 3, je vous invite à les faire parvenir au comité. Je ne veux pas vous donner plus de travail à faire, mais puisque vous vous penchez déjà sur le dossier des transports et que vous comprenez très bien comment fonctionnent les aéroports, vos commentaires seraient certainement utiles dans le cadre de nos délibérations.

M. Clements : Transports Canada a déjà défini ce que l'on entend par la catégorie 1 et la catégorie 2, et cette définition est complètement indépendante du Réseau national des aéroports. Puis il y a la catégorie appelée « autre ». En fait, Fort McMurray n'est pas encore passé de la catégorie « autre » à la catégorie 2. Notre expansion a été si rapide que l'analyse n'a pas encore pu être effectuée.

Le sénateur Eaton : Espérons que vous passerez la catégorie 2?

Le sénateur Merchant : Je vous remercie de vos exposés. Mes questions s'adressent également à M. Clements.

Il y a 25 ans, je me rendais souvent par avion à Fort McMurray, et je suis convaincue que les choses ont beaucoup changé depuis. Je suis convaincue que l'aéroport n'est plus le même. Mes visites ont eu lieu au milieu des années 1980.

Un bon nombre de témoins ont formulé les mêmes plaintes lorsqu'ils parlaient de leurs aéroports. Vous avez dit que la moitié des passagers qui transitent par votre aéroport voyagent à bord des avions des grandes sociétés pétrolières. D'après mes calculs, environ 2 000 personnes utiliseraient votre aéroport tous les jours parce que vous aviez dit que vous aviez environ 750 000 usagers en 365 jours.

Votre aéroport est desservi par sept lignes aériennes différentes si je ne me trompe. Est-ce que ces lignes aériennes se livrent concurrence ou desservent-elles des régions différentes du pays?

M. Clements : Bien, avec la déréglementation des lignes aériennes, évidemment elles se livrent toutes concurrence, à la fois pour les vols nolisés et les vols réguliers. Ces lignes aériennes se rendent aux aéroports du Nord et vers notre aéroport. Des

many charters, such as Canadian North, which has a major part of its business in doing this. That is good for them. They are doing good business up there.

Senator Merchant: Are the fares competitive? We have heard about a lack of competition.

Mr. Clements: The fares at Fort McMurray suffer from a competitiveness issue. Without WestJet having a regional service, they have one size aircraft, so they can only serve us when it makes sense to them. Air Canada, of course, with the broad spectrum of aircraft they have, is able to have the majority of the market. On shift change days and weekends, the fares skyrocket. They do not have the capacity.

As we grow bigger, there will be more competition and the fares should start to lower, particularly with the announcement that WestJet will be getting into the regional service business. That will benefit our community, just as it will benefit many communities our size in Canada.

Senator Merchant: You also spoke about surcharges. When you fly the smaller airlines like Transwest Air, flying from Regina, let us say, to Saskatoon — I am from Regina — you bypass all security lineups. It is very attractive to fly small airlines.

Mr. Clements: Indeed, that is true. The oil companies have their own security, and they like it, obviously. However, I think Transport Canada is looking at that. I know they are, especially when they are in larger airplanes.

Senator Merchant: Of the 2,000 passengers that come through your airport, they are not the workers that go to the —

Mr. Clements: Some are.

Senator Merchant: Some are?

Mr. Clements: Yes.

Senator Merchant: Where would they come from as opposed to those who come through with special arrangements?

Mr. Clements: I am told Suncor is the fourth largest airline in Canada. They are in the aviation business in a major way and have reorganized to recognize that. They have 45,000 passengers per year coming to our terminal, and they are mainly from Calgary and Edmonton, but mainly Calgary. Syncrude has two flights a day back and forth to Calgary and Edmonton, and they have had that for 30 years. They also fly up to Mildred Lake.

services sont offerts par WestJet et Air Canada par exemple. Il y a un bon nombre de sociétés offrant des vols nolisés, comme Canadian North, dont c'est la majorité des vols. C'est une bonne chose pour cette société. Elle trouve nombre de clients ici.

Le sénateur Merchant : Est-ce que les tarifs aériens sont concurrentiels? On nous a parlé d'un manque de concurrence.

M. Clements : Les tarifs à Fort McMurray sont élevés en raison du manque de concurrence. Puisque WestJet n'offre pas de service régional, la société n'a qu'un seul modèle d'avion, et ne peut offrir des vols vers Fort McMurray que lorsque c'est logique. Évidemment, Air Canada, a des avions de toutes tailles et a donc la plus grande part du marché. Les jours de changements d'équipes et les fins de semaine, les tarifs montent en flèche. Les lignes aériennes n'ont pas la capacité nécessaire pour répondre à la demande.

Notre expansion s'accompagnera d'une plus grande concurrence ce qui veut dire que les tarifs devraient baisser, tout particulièrement puisque WestJet offrira dorénavant des services régionaux. Cela sera à l'avantage de notre collectivité, tout comme à l'avantage de collectivités d'autres tailles partout au pays.

Le sénateur Merchant : Vous avez également mentionné des suppléments. Lorsque vous avez recours aux services des petites lignes aériennes comme Transwest Air, qui va de Regina jusqu'à Saskatoon par exemple — je viens de Regina — vous évitez les longues files d'attente au poste de sécurité. C'est très intéressant d'avoir recours aux services des petites lignes aériennes.

M. Clements : C'est vrai. Les sociétés pétrolières ont leur propre service de sécurité, et c'est clair qu'ils aiment cette façon de faire les choses. Cependant, je crois que Transports Canada a l'intention de se pencher sur ce dossier. Je sais qu'ils s'intéressent à la question tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'avions de plus grande taille.

Le sénateur Merchant : Des 2 000 passagers qui utilisent votre aéroport, il ne s'agit pas en fait des employés qui...

M. Clements : Certains d'entre eux sont des employés des sociétés pétrolières.

Le sénateur Merchant : Oui?

M. Clements : C'est exact.

Le sénateur Merchant : D'où viendraient-ils puisqu'il ne s'agit pas de ceux qui viennent aux termes d'ententes ou d'accords particuliers?

M. Clements : On m'a dit que Suncor est la quatrième plus importante ligne aérienne au Canada. Suncor joue un rôle important dans le secteur du transport aérien et a réorganisé ses activités en ce sens. Cette société amène 45 000 passagers par année à notre aéroport, des passagers qui viennent de Calgary d'Edmonton, mais surtout de Calgary. Syncrude offre deux vols par jour entre Calgary et Edmonton, et le fait depuis 30 ans. Syncrude offre également un des services jusqu'à Mildred Lake.

There is a significant amount of traffic identified on charters. In addition to that, I do not know the actual percentage of scheduled traffic that would be workers, but I have flown the routes many times, and these people look like workers to me; they are very identifiable.

Senator Mercer: Mr. Clements, Senator Greene, Senator MacDonald, Senator Doyle and I know your airport very well; it is the second largest airport in Nova Scotia and Newfoundland and Labrador and a number of our friends and neighbours and constituents work there.

I find it interesting that we have 17 other airports in the area and they seem to have unregulated, uncontrolled airspace, using procedural control in an area this heavy. Those are your words. It seems to me Senator Eaton has a point; you have to get a bigger solution in here to fix this problem. It seems that one of the easier fixes would be to impose some regulation on the air traffic in the community.

Would it make more sense to have these other airlines landing at Fort McMurray and then either via chopper or some other means ferry the people out to the various sites from Fort McMurray? If we imposed that on them, it would drive more traffic into your airport. It would also drive more interest in your infrastructure into the minds of the companies that are affected.

Mr. Clements: The oil companies would object, obviously, very strongly to that. That kind of regulation is a slippery slope.

Rather than go that route, we should identify the ways we can actually see the aircraft and make the control of the aircraft safer. In the outcome of this study that is ongoing, which is led by the Government of Alberta, we will identify parameters under which new airports will or will not be built.

In addition to that, this crisp Comprehensive Regional Infrastructure Sustainability Plan, once funded, will drive ground transport right by the airport up into the work area, and once that happens, it will make the economics of flying in and flying out a lot less attractive. That will take some years, but the wheels are in motion.

Senator Mercer: Mr. Desroches, my colleagues would be disappointed if I did not ask questions of someone representing the City of Ottawa airport. I wish Mr. Benoit well in his next endeavours. I for one will miss our exchanges of emails, sometimes very late at night.

I did a little project before I came here tonight. I did a Google Maps search of five different locations in Ottawa: Ottawa City Hall; the former Nortel site, which will now be National Defence headquarters out in the Moodie Drive area; Parliament Hill, which is an important one for us; the Orléans shopping centre, which is another location; and then Scotiabank Place. I searched the transport from there to the Ottawa airport just to see what

Les vols affrétés affichent un important volume de passagers. En plus de cela, je ne connais pas le véritable pourcentage de passagers qui sont des travailleurs, mais j'ai déjà pris l'avion sur ces lignes plusieurs fois, et ces gens m'ont l'air d'être des travailleurs; on les reconnaît facilement.

Le sénateur Mercer : Monsieur Clements, sénateur Greene, sénateurs MacDonald, sénateur Doyle et moi connaissons très bien votre aéroport; c'est le deuxième plus grand aéroport de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador et un certain nombre de nos amis, voisins et électeurs y travaillent.

Je trouve intéressant d'avoir 17 autres aéroports dans la région qui, semble-t-il, ont un espace aérien très fréquenté, non réglementé, non contrôlé et soumis à un contrôle non radar. Ce sont là vos propres mots. Il me semble que la sénatrice Eaton a soulevé un point intéressant; il vous faut trouver une solution de plus grande envergure ici pour résoudre ce problème. Il semblerait qu'une des solutions faciles serait d'imposer une certaine réglementation du trafic aérien dans la collectivité.

Serait-il plus logique de demander à ces compagnies aériennes d'atterrir à Fort McMurray pour ensuite, soit par hélicoptère, soit par d'autres moyens, transporter les gens vers les différents sites à partir de Fort McMurray? Si cela était imposé, il y aurait plus de circulation vers votre aéroport. Cela permettrait aussi de susciter, chez les compagnies concernées, plus d'intérêt dans votre infrastructure.

M. Clements : Les compagnies pétrolières s'y opposeraient, bien entendu, et ce, très fortement. Ce genre de réglementation nous entraînerait sur un terrain très glissant.

Plutôt que de choisir cette solution, nous devrions identifier les façons de pouvoir voir l'avion et de rendre son contrôle plus sécuritaire. L'étude qui se fait sous la direction du gouvernement de l'Alberta nous permettra d'identifier les paramètres en vertu desquels les nouveaux aéroports pourront être construits.

En plus de cela, ce CRISP, à savoir le Comprehensive Regional Infrastructure Sustainability Plan, une fois financé, amènera le transport terrestre juste à côté de l'aéroport, jusqu'à la zone de travail, et une fois que ce sera le cas, cela rendra le transport aérien beaucoup moins attirant du point de vue économique. Cela prendra quelques années, mais le processus est en branle.

Le sénateur Mercer : Monsieur Desroches, mes collègues seraient déçus si je ne posais pas de questions à quelqu'un représentant l'aéroport de la ville d'Ottawa. Je souhaite bonne chance à M. Benoit dans ses projets à venir. Pour ma part, nos échanges de courriels, pouvant parfois aller très tard dans la nuit, vont me manquer.

J'ai fait un petit projet avant de venir ici, ce soir. Sur Google Maps, j'ai fait une recherche de cinq différents emplacements à Ottawa : l'hôtel de ville d'Ottawa; l'ancien site de Nortel, ce qui sera désormais le quartier général de la Défense nationale, près de la promenade Moodie; la Colline du Parlement, qui est un lieu important pour nous; le centre d'achat d'Orléans, qui est un autre emplacement; et enfin la place Banque Scotia. J'ai fait une

Google did for me. Google did exactly what I thought it would do. It drove all the traffic on to Bronson and the Airport Parkway. The one from Orléans was a slightly different route from the others. Cities like Vancouver and Winnipeg have a problem with their airports because to get from the airport downtown — Vancouver is a good example because it is one of the largest airports and busiest airports — you have you to drive through residential streets. In Winnipeg, you have to drive through residential and industrial streets to get to downtown.

The difference is that all of those are four-lane streets. All of these roads Google sent me on — if I were to take their route, which I do — would force me into a two-lane problem at Hunt Club. The City of Ottawa, in its wisdom, is building a pedestrian overpass over the highway. I have lived in and around this city since about 1995. I do not remember seeing more than three dozen pedestrians on that road. I would have thought that the City of Ottawa would have done something a little more imaginative, like twinning the rest of the road to the airport, since you allowed the construction of the CE Centre. It is that building that we all see when we get to the airport, off to the right. It is a major centre for business shows and some entertainment things. It has not happened to me yet; however, I am waiting for the day when I am on the way to the airport, and the traffic is tied up because of people getting in and out of there, meaning that I cannot get there. What are the plans of the City of Ottawa to rectify this problem, and what are the long-term plans with respect to moving traffic from the airport not just Parliament Hill but also to other parts of the National Capital Region?

Mr. Desroches: Thank you for the question. It is something that I am concerned about as well, as my constituency is in the south of Ottawa.

I do not disagree with you that the Airport Parkway needs to be upgraded to accommodate not only the airport but also the tremendous residential growth that we are seeing in south Ottawa. I am a strong advocate for upgrades to that road as well as to the entire road network in the south end so that it can carry some of the residential traffic and not have it further add to the congestion reaching the airport. We also, of course, have to invest in transit. This is a council that has been making transit investments. As you know, we are poised to build a significant LRT project through the downtown core, from Tunney's Pasture to Blair. We looking at an option of extending the O-Train from the South Keys area, where it goes now, to Leitrim and into the residential areas in the south, with the goal of not necessarily serving the airport but of taking some of that residential congestion and trying to direct transportation needs to public transit.

recherche sur les transports allant de ces emplacements vers l'aéroport d'Ottawa juste pour voir ce que j'allais trouver dans Google. Google a fait exactement ce que je pensais. Il a acheminé toute la circulation vers Bronson et la promenade de l'Aéroport. Pour celui d'Orléans, l'itinéraire était légèrement différent des autres. Les villes comme Vancouver et Winnipeg ont un problème de transport car pour aller par la route de l'aéroport jusqu'au centre-ville — Vancouver est un bon exemple parce qu'il s'agit d'un des plus gros aéroports et des plus achalandés — il faut traverser des quartiers résidentiels. À Winnipeg, il faut traverser des quartiers résidentiels et industriels pour aller au centre-ville.

La différence est qu'il s'agit là de rues à quatre voies. Toutes les routes vers lesquelles Google m'a aiguillé — si je devais suivre son itinéraire, ce que je fais — me feraient aboutir à un problème de route à deux voies, sur Hunt Club. La Ville d'Ottawa, dans sa grande sagesse, est en train de construire une passerelle piétonne au dessus de l'autoroute. J'ai habité dans plusieurs endroits de la ville, depuis environ 1995. Je ne me souviens pas avoir vu plus de trois douzaines de piétons sur cette route. J'aurais pensé que la Ville d'Ottawa aurait trouvé quelque chose d'un peu plus ingénieux, comme par exemple le jumelage du reste de la route vers l'aéroport, puisqu'on a autorisé la construction du centre CE. C'est le bâtiment que l'on voit tous quand on arrive à l'aéroport, juste sur la droite. Il s'agit d'un grand centre pour les salons d'affaires et certaines activités de divertissement. Cela ne m'est pas encore arrivé; toutefois, j'attends le jour où je serai en route vers l'aéroport et que la circulation sera congestionnée parce que les gens essaieront d'y entrer et d'y sortir, ce qui m'empêchera d'y arriver. Que prévoit faire la Ville d'Ottawa pour corriger ce problème et quels sont ses plans, à long terme, pour acheminer la circulation depuis l'aéroport, pas simplement vers la Colline du Parlement, mais aussi vers d'autres endroits de la région de la capitale nationale?

M. Desroches : Merci de votre question. C'est une question qui m'intéresse également puisque ma circonscription se trouve dans la partie sud d'Ottawa.

Je suis d'accord avec vous quand vous dites que la promenade de l'Aéroport doit être améliorée pour accueillir non seulement les véhicules autour de l'aéroport mais aussi la croissance résidentielle considérable qui s'implante dans la région sud d'Ottawa. Je suis très en faveur d'améliorations à cette route ainsi qu'au réseau routier entier dans la partie sud pour accommoder une partie de la circulation locale sans aggraver la congestion en direction de l'aéroport. Bien entendu, nous devons aussi investir dans le transport en commun. Le conseil municipal actuel a fait des investissements en la matière. Comme vous le savez, nous sommes sur le point de construire un projet LRP d'envergure au centre-ville, du pré Tunney à Blair. Nous examinons la possibilité de prolonger le O-Train du quartier de South Keys, où le réseau prend fin, jusqu'à Leitrim jusque dans les quartiers résidentiels du sud, l'objectif n'étant pas nécessairement de desservir l'aéroport mais d'atténuer la congestion résidentielle et d'essayer de miser sur le transport en commun.

I agree with you; that is a project that we need to consider when we move into updating our transportation master plan, which we will do starting in 2013. I know many councillors will be making a case that we need to make upgrades to the Airport Parkway. The pedestrian bridge that you have seen under construction is really aimed at connecting a community that does not have access to our rapid transit system at South Keys and Greenboro, the Hunt Club and Brookfield area. You can imagine the large number of people who live in that community and really have limited access to the southwest transitway.

The pedestrian bridge is consistent with our goal of trying to create a transit-friendly city to take some of the pressure off of our road network. It is a piece of the puzzle, but it is certainly time that the parkway be upgraded and widened so that it can accommodate both the airport and the residential traffic that we are seeing in the south of Ottawa.

Senator Mercer: In my question, I may have emphasized leaving Ottawa. In my previous lives, I have spent a lot of time coming to Ottawa. One of the conveniences that I always enjoyed in business was to be able to fly into Ottawa early in the morning, get downtown, do my business, and then, if I chose, go home to wherever I was living at the time. That cannot happen any more in Ottawa because of the traffic coming into the city. I do not take an early flight from Halifax anymore because I know that I cannot guarantee that I will make my early morning meeting. I have to come in the night before if I have an early morning meeting. I wanted to make sure you understood that I was not just talking about finding a quick way to get out of the city. I would like to find a quick way to get into the city so that I can conduct my business. My wife was in the high-tech business in this city for 12 years, and it was always an issue for them to get people from the airport in and out of town.

Now that Mr. Benoit is leaving, I assume there will be a search. Is there a timeline? I understand it is early days.

Mr. Desroches: Unfortunately, I do not know what the timeline would be for that. It was an announcement made today, which I think caught some of us by surprise. We are grateful for his work. As you know, the airport is an independent authority, and I expect that they will find a replacement that will ensure that the airport continues to succeed.

Senator MacDonald: My questions are for City Hall. It is great to have City Hall at the table. I had two questions. I really only have one now because Senator Mercer spoke to something I always noticed in regard to the access to the city. This is the national capital of the country. It is a beautiful airport. We fly a lot; we fly all over the world. We have been in a lot of airports. Most Canadian major airports are beautiful, but this airport

Je suis d'accord avec vous : il s'agit d'un projet que nous devons envisager lors de la mise à jour de notre plan directeur en matière de transport, ce que nous ferons à partir de 2013. Je sais que de nombreux conseillers diront que nous devons apporter des améliorations à la promenade de l'Aéroport. La passerelle pour piétons en construction vise à relier une collectivité qui n'a pas accès à notre système de transport en commun rapide à South Keys et Greenboro, soit les quartiers de Hunt Club et de Brookfield. Vous savez à quel point la population qui y vit est nombreuse, et tous ces citoyens ont un accès très limité au réseau de transport du sud-ouest.

La passerelle pour piétons s'inscrit dans notre objectif visant à créer une ville axée sur le transport en commun pour désengorger notre réseau routier. Ça fait partie de la solution, mais il est sans contredit temps que la promenade de l'Aéroport soit améliorée et élargie pour accueillir la circulation aéroportuaire et résidentielle de la partie sud d'Ottawa.

Le sénateur Mercer : Dans ma question, j'ai mis l'accent sur le transport quand on quitte Ottawa. Dans le cadre de mes fonctions antérieures, j'ai souvent été appelé à venir à Ottawa. L'un des avantages du milieu des affaires était que je pouvais prendre un avion pour Ottawa tôt le matin, aller au centre-ville, y brasser mes affaires et, si je le voulais, retourner dans la ville où je demeurais à ce moment-là. Ce n'est plus possible lorsqu'on se rend à Ottawa à cause de la circulation en direction de la ville. Je ne prends plus l'avion tôt le matin d'Halifax parce que je risquerais de ne pas arriver à temps à mes réunions du matin. Si j'ai une réunion matinale, je prends l'avion la veille. Je veux m'assurer que vous compreniez que je ne parlais pas simplement de solutions pour pouvoir quitter la ville rapidement. J'aimerais pouvoir me rendre au centre-ville rapidement pour y mener mes affaires. Ma femme a travaillé dans le milieu de la haute technologie à Ottawa pendant 12 ans, et c'était toujours difficile pour elle et ses collègues d'assurer un transport adéquat de l'aéroport pour leurs partenaires d'affaires.

Puisque M. Benoit va quitter son poste, j'imagine qu'on va chercher un remplaçant. Y a-t-il une date butoir? Je sais qu'il est encore tôt.

M. Desroches : Malheureusement, je ne sais pas s'il y a une date butoir. On a appris la nouvelle aujourd'hui, et je pense que certains d'entre nous ne s'en attendaient pas. Nous sommes reconnaissants de son travail. Comme vous le savez, l'aéroport constitue une autorité indépendante, et j'imagine qu'on trouvera un remplaçant en mesure d'assurer la bonne continuation des activités aéroportuaires.

Le sénateur MacDonald : Mes questions s'adressent aux représentants de la Ville d'Ottawa. Je suis content que le conseil municipal soit représenté à la table. J'ai deux questions. Je n'en ai plus qu'une puisque le sénateur Mercer a parlé d'un phénomène que j'ai toujours remarqué quant à l'arrivée dans cette ville. Il s'agit de la capitale nationale de notre pays. C'est un bel aéroport. Nous prenons souvent l'avion, et nous mettons le cap sur toutes les

should have beautiful and efficient approaches to it. It does not. Getting from the airport is part of transportation, too. I want to emphasize what Senator Mercer raised.

As for the second question I have, the more you travel and experience different things, the more you reflect on your own service. I want to speak about taxi service to the airport. I am not denigrating people who work hard for a living. They put a lot of time in; I know that. It is not a great job; it is a difficult job. However, you can flip a coin sometimes as to whether that car is going to rattle all the way in or be filthy. Not all are, but many are. I cannot get over how many airports I have been to around the world where, no matter who is being picked up by a taxi, it is a Volvo or a Mercedes or a BMW, and you can eat off the floors. People come to Ottawa, and they do not have that service. I mean, I assume that most of that, in terms of the taxi service and the licensing, is controlled by City Hall. What plans does City Hall have to get a higher quality taxi service at the airport?

Mr. Desroches: Thank you for your questions. To answer your first question, I agree with you completely that we need to ensure that we have good, reliable, and timely access to the airport, so I will certainly be one — and there will be other councillors — who will be advocating for improvements to the Airport Parkway and to the other road network in south Ottawa so that we can accommodate the residential growth that we are seeing. Obviously, transit has to be part of that equation, and we are looking at options there.

With respect to the taxi industry, it is regulated by the City of Ottawa. We have made some progress over the years. I moved here in 1988, and both the airport and the taxi industry were not what we see today. We rely, as I said in my remarks, on tourism, and, obviously, the experience that someone has with a taxi — the impression that is formed — is one that reflects on the city and on the nation's capital.

I will take your feedback, senator so that when we are looking at the standards and reviewing our bylaws around that we are considering the impression that it has on the tourism industry and on the business community.

Senator MacDonald: It is the national capital. We are an advanced country. We should have the option of the best of service at the airport.

Mr. Desroches: I agree with you. We have made some progress to require a modern and safe fleet as well as courteous drivers. Again, I certainly would counsel you and any resident of the City of Ottawa, if they are unhappy with the service they receive, to report it to the City; and we will make sure that there is an investigation. This is why we are working so closely with the

régions du monde. Nous nous sommes rendus dans de nombreux aéroports. La plupart des grands aéroports canadiens sont beaux, mais on devrait embellir celui-ci et le rendre davantage efficace. Ce n'est pas le cas présentement. Le voyage depuis l'aéroport fait aussi partie de la question de transport. Je voulais souligner ce que le sénateur Mercer a soulevé.

Maintenant, ma deuxième question. Plus on voyage et on voit différents aéroports, et plus on réfléchit au service qu'on reçoit chez soi. J'aimerais parler des services de taxi pour aller à l'aéroport. Je ne cherche pas à dénigrer les gens qui travaillent fort pour subvenir à leurs besoins. Ils y consacrent beaucoup de temps, et je le sais. Ce n'est pas un emploi extraordinaire; c'est un emploi difficile. Par contre, une fois sur deux, les voitures utilisées font un bruit de ferraille ou sont miteuses. Pas toutes les voitures, mais de nombreuses le sont. Je ne compte plus tous les aéroports où je suis allé de par le monde ou, peu importe la personne qui monte dans un taxi, on l'accueille dans une Volvo, une Mercedes ou une BMW dans laquelle on pourrait manger à même le plancher de la voiture. Ce type de service n'est pas offert aux gens qui viennent à Ottawa. J'imagine que la plupart des questions relatives au taxi et à la délivrance de permis sont contrôlées par l'hôtel de ville. Qu'est-ce que l'hôtel de ville prévoit faire pour assurer un service de taxi de meilleure qualité pour aller à l'aéroport?

M. Desroches : Merci de vos questions. En réponse à votre première question, je dirai que je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous dites que nous devons nous assurer de pouvoir nous rendre à l'aéroport de façon fiable et rapide. Ainsi, je ferai valoir — et d'autres conseillers feront de même — l'importance d'apporter des améliorations à la promenade de l'Aéroport et à l'autre réseau routier de la partie sud d'Ottawa afin de pouvoir satisfaire à la croissance résidentielle qui a cours présentement. Bien entendu, le transport en commun doit faire partie de la solution, et nous examinons les options en la matière.

Pour ce qui est des taxis, c'est un secteur réglementé par la Ville d'Ottawa. Nous avons fait des progrès au fil des ans. J'ai emménagé ici en 1988, époque où l'aéroport et les taxis n'étaient pas comme aujourd'hui. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, nous dépendons du tourisme et l'expérience que quelqu'un vit dans un taxi, l'image qu'il en garde, a des répercussions sur l'image de la ville et de la capitale nationale.

Sénateur, je prends bonne note de vos commentaires et nous en tiendrons compte lorsque nous étudierons les normes et les arrêtés municipaux relatifs à l'image des taxis telle qu'elle se reflète sur le secteur du tourisme et sur le milieu des affaires.

Le sénateur MacDonald : Il s'agit de la capitale nationale. Nous vivons dans un pays développé. Nous devrions avoir droit au meilleur service à l'aéroport.

M. Desroches : Je suis d'accord avec vous. Nous avons fait des progrès quant à l'acquisition de véhicules modernes et sécuritaires et à l'embauche de chauffeurs courtois. Je répète ce que je vous conseille, à vous et tout résidant de la ville d'Ottawa, de signaler à la Ville tout service reçu jugé insatisfaisant; nous nous assurerons qu'une enquête s'ensuivra. C'est la raison pour laquelle nous

airport. This is why we have set up this framework with the airport — an agreement on cooperation and collaboration. They are independent but there are so many services that we regulate or provide that we need to make sure the airport has a voice and that we are responding to their needs. Certainly, that is one of them — the taxi industry and how it serves the airport.

Senator Eaton: This is a commentary. I would disagree strongly with my two colleagues. I think we are so lucky. I can get into a taxi at quarter to four and get to the airport at 5 or 10 minutes past four. I think we are so lucky. In the major capitals of world, such as London and Paris, it takes an hour or more to get to the airport. In Montreal it takes 40 minutes and in Toronto it takes half an hour at rush hour, if I am lucky. Ottawa is wonderful for airport access. I am sorry; I disagree because my experience is very different from those two.

The Chair: The chair does not often participate in the question period. but I would have to disagree with Senator Eaton and agree with my two colleagues. It is not the time it takes — sometimes it does take 15 minutes. However, when you plan for 15 minutes and it takes 45 minutes, you might miss your flight. If I were to poll the committee, you would probably be in a minority, but I would not want to do that at this time.

I have a supplementary on taxis, which have improved. The committee visited the airport, as you know, a few months ago. There were remarks made about the taxi accommodations when you come out of the airport. There is traffic and a bundle of people, and there is no discipline to get them cabs. There are two cabs and they leave, and you have to wait to get the other cabs. There has been improvement, but we were told there would be some structural changes made to the front of the airport so that you could have basically two lineups and increase the flow. Have there been any negotiations with the city on that?

Mr. Desroches: In terms of the layout and the organization of the airport, that would be a decision of the Ottawa International Airport. I am certainly prepared to take back to them that there continues to be concerns about that. The city's role would be in terms of the regulation of the industry and the provisions of licence. The organization of the airport in terms of how they pick up or drop off passengers would fall under their purview; and I am happy to take those comments back.

Senator Unger: Mr. Clements, my comments are for you. You were in charge of building the Edmonton International Airport. As an Edmontonian, I feel it was somewhat at the expense of Edmonton's historical municipal airport. Are you making any attempt to utilize the Edmonton airport, at least temporarily, until your funding issues are resolved?

travaillons de façon si étroite avec l'aéroport. C'est la raison pour laquelle nous avons établi un cadre de travail avec l'aéroport — une entente sur la coopération et la collaboration. L'aéroport est une entité indépendante, mais comme nous réglementons ou offrons de si nombreux services, nous devons nous assurer que l'aéroport a voix au chapitre et que nous répondons à ces besoins. Vous avez sans contredit parlé d'un de ces besoins, soit le secteur des taxis et le service qu'il offre à l'aéroport.

Le sénateur Eaton : Il s'agit d'un commentaire. Je suis fortement en désaccord avec nos deux collègues. Je pense que nous avons beaucoup de chance. Je peux prendre un taxi à 15 h 45 et arriver à l'aéroport vers 16 h 5 ou 16 h 10. Dans les grandes capitales du monde, comme Paris et Londres, il faut une heure ou plus pour aller à l'aéroport. À Montréal, il faut 40 minutes et à Toronto, si j'ai la chance, il me faut 30 minutes pendant l'heure de pointe. Ottawa est merveilleux pour ce qui est de l'accès à l'aéroport. Je suis désolée; je suis en désaccord parce que mon expérience est très différente de celle de mes deux collègues.

Le président : La présidence ne participe pas souvent à la période des questions et réponses, mais je dois exprimer mon désaccord avec ce qu'a dit le sénateur Eaton et souligner que je partage l'avis de mes deux collègues. Ce n'est pas le temps que ça prend — parfois, c'est vrai qu'il faut 15 minutes. Toutefois, si on prévoit 15 minutes et qu'il en faut 45, il se peut qu'on manque notre vol. Si je devais interroger les membres du comité, vous seriez probablement en minorité, mais je ne veux pas le faire pour l'instant.

J'ai une question supplémentaire sur les taxis, dont le service s'est amélioré. Comme vous le savez, le comité a visité l'aéroport il y a quelques mois. Des commentaires ont été formulés au sujet des installations de taxi quand on sort de l'aérogare. Il y a de la circulation et beaucoup de monde, et il n'y a aucune discipline pour obtenir des taxis. Il y a deux taxis et ils partent, et il faut attendre les autres. Il y a eu des améliorations, mais on nous a dit que des changements structurels seraient apportés à l'entrée de l'aérogare afin qu'il puisse y avoir deux files et, ainsi, accélérer la circulation. Y a-t-il eu des négociations avec la ville à ce sujet?

M. Desroches : En ce qui concerne la configuration et l'organisation de l'aéroport, la décision doit être prise par l'aéroport international d'Ottawa. Je suis prêt à leur indiquer qu'il continue d'y avoir des préoccupations à ce sujet. Le rôle de la municipalité concerne la réglementation de l'industrie et l'émission des licences. L'organisation de l'aéroport, soit la façon dont ils prennent ou laissent descendre des passagers relève de leur responsabilité; et je serai heureux de leur faire part de vos observations.

Le sénateur Unger : Monsieur Clements, mes commentaires s'adressent à vous. Vous étiez responsable de la construction de l'aéroport international d'Edmonton. À titre d'Edmontonien, j'ai l'impression que cela s'est fait, dans une certaine mesure, aux dépens de l'aéroport municipal historique d'Edmonton. Tentez-vous d'utiliser l'aéroport d'Edmonton, au moins temporairement, jusqu'à ce que vos problèmes de financement soient résolus?

Mr. Clements: You know how sticky that question is for me.

Senator Unger: It is sticky for me.

Mr. Clements: In my 10 years of working for the board of Edmonton airports and the appointers of the board, I followed the direction that ensued from a referendum that you will remember in 1995, when 77 per cent of Edmontonians voted to consolidate all commercial traffic at the international airport, and run the downtown airport as best we could. For the ten years I was there, I did exactly that.

Now that I have left, am I free to express an opinion? Absolutely, but it has not changed. It was the right decision by Edmontonians, and ultimately Albertans, to convert that property to a dream, which City Council is now doing, and to take away what was harming Edmonton traffic for a long time — splitting traffic in a small city, compared to Chicago or New York that need two airports. Splitting traffic is anathema to economic development. It is a density business. If you can put all your traffic in one place, you will have much better air service. You can you see that that has indeed happened in Edmonton.

I was responsible for building a new terminal that would handle under 6 million passengers, but we got to 6 million 10 years earlier than we had planned; and it has expanded dramatically again. I do not think any of that would have happened without that critical vote in 1995. Are we using it in the interim? I flew into there a couple of times from Fort McMurray, and I loved the convenience. Who would not? That was not the issue. I guess it was the issue for people flying into Edmonton. Edmontonians own the airport. They voted clearly to do what they have done to it, and I agree with them.

Senator Unger: Actually, there were two referendums. Some argue that a referendum was held until there were two answers; however, that is another issue.

You say that that Fort McMurray is the fifteenth busiest airport. Where does Edmonton rank?

Mr. Clements: Edmonton is fifth, after Toronto, Vancouver, Montreal, Calgary.

Senator Unger: Of the 17 airports in the municipality and region, are you including Edmonton?

Mr. Clements: No. That is just in the municipality and, by the region, just outside the municipality — in other words, where the oil companies are working.

M. Clements : Vous savez à quel point cette question est épineuse pour moi.

Le sénateur Unger : C'est épineux pour moi.

M. Clements : Depuis 10 ans, j'ai travaillé pour le conseil des aéroports d'Edmonton et les responsables de la nomination de ses membres, et j'ai suivi les directives découlant d'un référendum qui, comme vous vous souviendrez, a eu lieu en 1995, lorsque 77 p. 100 des Edmontoniens ont voté en faveur de la consolidation de tout le trafic commercial à l'aéroport international, et nous ont donné le mandat d'exploiter l'aéroport du centre-ville de notre mieux. Pendant les 10 ans que j'y ai passé, c'est exactement ce que j'ai fait.

Maintenant que je n'y suis plus, puis-je exprimer une opinion librement? Tout à fait, mais ça n'a pas changé. Les Edmontoniens et, au bout du compte, les Albertains, ont pris la bonne décision, soit de convertir cette propriété en rêve, ce que fait le conseil municipal, et d'éliminer les éléments qui nuisaient à la circulation à Edmonton pendant longtemps — la division de la circulation dans une petite ville, par rapport à Chicago ou New York, qui a besoin de deux aéroports. Diviser la circulation est un anathème pour le développement économique. C'est une question de densité. Si on peut diriger toute la circulation vers un seul endroit, on aura un bien meilleur service aérien. Vous constaterez que c'est effectivement ce qui s'est passé à Edmonton.

J'étais responsable de la construction de la nouvelle aérogare qui recevrait moins de 6 millions de passagers, mais nous en sommes à 6 millions 10 ans plus tôt que prévu; et le nombre de passagers a encore considérablement augmenté. Je pense que rien ne se serait produit sans ce vote critique de 1995. Est-ce qu'on l'utilise entre-temps? J'y ai pris l'avion quelques fois pour aller à Fort McMurray, et j'ai trouvé que c'était vraiment pratique. N'importe qui dirait la même chose. Ce n'était pas le problème. Je suppose que c'était le problème pour les gens qui prenaient l'avion vers Edmonton. L'aéroport appartient aux gens de la ville d'Edmonton. Ils ont voté clairement pour décider ce qu'il fallait en faire, et je suis d'accord avec eux.

Le sénateur Unger : En fait, on a eu deux référendums. Certains disent qu'un référendum a été tenu jusqu'à ce qu'il y ait deux réponses; cependant, ça c'est une autre question.

Vous dites que Fort McMurray est au quinzième rang des aéroports les plus fréquentés. Où se classe Edmonton?

M. Clements : Edmonton est au cinquième rang, après Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary.

Le sénateur Unger : Incluez-vous Edmonton dans les 17 aéroports de la municipalité et de la région?

M. Clements : Non. C'est juste dans la municipalité et, par la région, juste à l'extérieur de la municipalité — c'est-à-dire, où les compagnies de pétrole travaillent.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I flew to Toronto recently and I was surprised to see few security agents, as opposed to the situation in Montreal's airport. If there are many, they are very discreet.

Do you have a lot of vehicle and baggage theft, which was the case in Montreal in the 1990s or 2000s? Do you have the same problem in Ottawa?

Mr. Desroches: Not to my knowledge. It is not a problem I have heard of. It has not happened to me or my neighbours. As you know, the security service is provided by the Ottawa Police. They have a contract with the airport for these services.

Senator Boisvenu: Inside as well?

Mr. Desroches: Yes, inside. I have been a councillor since 2006 and I have never heard of problems with airport security.

Senator Verner: I would like to put another question to Mr. Clements. I imagine that one of your wildest dreams would be to have a luxury taxi problem at Fort McMurray's airport. I imagine that would be a nice problem you would like to manage one day.

We know that many workers go through Fort McMurray's airport to head to construction sites. These workers bring with them equipment that is, obviously, highly specialized, and so forth. Does ensuring that everything travels safely and that everything is handled with care generate additional costs for Fort McMurray's airport?

[*English*]

Mr. Clements: Yes. CATSA screens you when you go on board. It is not surprising the kinds of things that they find on the workers trying to fly out of Fort McMurray. We do not have to buy any tools or wrenches — it is just amazing what they will try to bring on the aircraft. They arrive sometimes four hours ahead after being dumped off by a bus. They have all their kit with them, but they forget to put the bad stuff in the other bag.

I do not think it is any extra cost to us, but I would comment on taxis. At its first meeting, my board decided what they want it to be. They said, "We want you to be the best regional airport in Canada." I said, "Gulp; we are a long ways from that."

That is their vision and I tested them on it to ensure that they understood what they told me to do. Taxi service is not in that category. I know the Ottawa situation and the situation in Fort McMurray. Happily, we are working closely with a chief administrative officer and council on changing the bylaw so

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : J'ai pris l'avion récemment pour aller à Toronto et j'ai été surpris, contrairement à l'aéroport de Montréal, de voir peu d'agents de sécurité. S'il y en a beaucoup, ils se fondent à la peinture du mur.

Est-ce que vous avez beaucoup de vols d'auto et de bagages, qui étaient le propre à Montréal dans les années 1990 ou 2000? Est-ce que vous avez le même problème à Ottawa?

M. Desroches : Pas que je sache. Ce n'est pas un problème dont j'ai entendu parler. Ça ne m'est pas arrivé à moi ni à mes voisins. Comme vous le savez, le service de sécurité est offert par le Service de police de la Ville d'Ottawa. Ils ont un contrat avec l'aéroport pour ces services.

Le sénateur Boisvenu : À l'intérieur aussi?

M. Desroches : Oui, à l'intérieur. Je suis conseiller depuis 2006 et je n'ai jamais entendu dire qu'on a eu des problèmes avec la sécurité à l'aéroport.

Le sénateur Verner : J'aimerais poser une autre question à M. Clements. J'imagine qu'un de vos rêves les plus fous serait d'avoir un problème de taxi de luxe à l'aéroport de Fort McMurray. J'imagine que ce serait un beau problème que vous aimeriez gérer éventuellement.

On sait bien que beaucoup de travailleurs voyagent via l'aéroport Fort McMurray pour se rendre sur les chantiers de construction. Ces travailleurs apportent avec eux de l'équipement qui est, évidemment, hautement spécialisé, et le reste. Cela occasionne-t-il des coûts supplémentaires à l'aéroport de Fort McMurray pour s'assurer que tout voyage en sécurité et que tout est manipulé avec soin?

[*Traduction*]

M. Clements : Oui. L'ACSTA fait le contrôle de sécurité quand vous montez à bord. Il ne faut pas être surpris par ce que les travailleurs qui quittent Fort McMurray par avion emportent dans leurs bagages à main. Nous n'avons pas besoin d'acheter des outils ou des clés — c'est incroyable ce qu'ils tentent d'apporter dans l'avion. Ils arrivent parfois quatre heures à l'avance après avoir été déposés par un autobus. Ils ont tous leur trousse avec eux, mais ils oublient de mettre dans l'autre sac les articles qu'ils ne peuvent pas emporter dans leurs bagages à main.

Je ne pense pas que c'est un coût supplémentaire pour nous, mais j'ai un commentaire sur les taxis. Lors de sa première réunion, mon conseil a décidé qu'il voulait que notre aéroport soit le meilleur aéroport régional au Canada. J'ai dit : « Wow, nous sommes très loin de le devenir. »

C'est leur vision et je les ai testés pour m'assurer qu'ils comprenaient ce qu'ils m'avaient demandé de faire. Le service de taxi ne tombe pas dans cette catégorie. Je connais la situation d'Ottawa et celle de Fort McMurray. Heureusement, nous collaborons étroitement avec un directeur municipal et le conseil

that it is enforceable and a high standard. Airports have major contracts with taxis, and the leaders downtown all want the same thing — a higher standard of taxi cabs.

The Chair: Thank you Mr. Clements and Mr. Desroches, and pass along our best to Mr. Benoit. We have changed our terms of reference because we will be tabling the report a little later than planned. We will probably add taxi service to airlines and airports in our terms of reference because it is a topic that has come up before.

Our next meeting will be Tuesday, March 27. On behalf of the Canadian Airports Council, we will hear from Marilynne Day-Linton, Chair of Greater Toronto Airports Authority.

[*Translation*]

We will hear from Réal Raymond, Chair of the Board of Aéroport de Montréal.

[*English*]

We will also hear from Mary Jordan, Chair of Vancouver Airport Authority. Thank you very much. See you next week.

(The committee adjourned.)

pour changer l'arrêté municipal pour qu'il soit applicable et une norme élevée. Les aéroports ont des grands contrats avec des taxis, et les dirigeants du centre-ville veulent tous la même chose — une norme plus élevée pour les taxis.

Le président : Merci monsieur Clements et monsieur Desroches, et veuillez transmettre nos meilleurs vœux à M. Benoit. Nous avons changé notre mandat puisque nous allons déposer le rapport un peu plus tard que prévu. Nous allons probablement ajouter le service de taxi aux transporteurs aériens et aux aéroports dans notre mandat puisque c'est un sujet qui a déjà été soulevé.

Notre prochaine réunion sera le mardi, 27 mars. Pour le Conseil des aéroports du Canada, nous allons accueillir Marilynne Day-Linton, présidente de l'Autorité portuaire du Grand Toronto.

[*Français*]

On entendra Réal Raymond, président du conseil de l'aéroport de Montréal.

[*Traduction*]

Nous allons aussi accueillir Mary Jordan, présidente du conseil d'administration de l'aéroport de Vancouver. Merci beaucoup. À la semaine prochaine.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, March 6, 2012

As an individual:

Ambarish Chandra, Rotman School of Management, University of Toronto.

Tuesday, March 13, 2012

Tourism Industry Association of Canada:

David Goldstein, President and Chief Executive Officer;

Kevin Desjardins, Vice-President, Strategy and Public Affairs;

Adrienne Foster, Manager, Research and Policy.

Wednesday, March 14, 2012

City of Ottawa:

Steve Desroches, Deputy Mayor.

Fort McMurray Airport Authority:

Scott Clements, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

Le mardi 6 mars 2012

À titre personnel :

Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto.

Le mardi 13 mars 2012

Association de l'industrie touristique du Canada :

David Goldstein, président-directeur général;

Kevin Desjardins, vice-président, Stratégie et affaires publiques;

Adrienne Foster, gestionnaire, Recherche et politiques.

Le mercredi 14 mars 2012

Ville d'Ottawa :

Steve Desroches, maire suppléant.

Fort McMurray Airport Authority :

Scott Clements, président et directeur général.