



First Session  
Thirty-seventh Parliament 2001-02

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

**Banking, Trade and  
Commerce**

*Chair:*  
The Honourable E. LEO KOLBER

---

Wednesday, April 17, 2002

---

**Issue No. 37**

---

**Ninth meeting on:**  
Bill C-23, An Act to amend the Competition Act  
and the Competition Tribunal Act

---

**APPEARING:**  
The Honourable David Collenette, M.P., P.C.,  
Minister of Transport

---

**WITNESS**  
*(See back cover)*

Première session de la  
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

**Banques et du  
commerce**

*Président:*  
L'honorable E. LEO KOLBER

---

Le mercredi 17 avril 2002

---

**Fascicule n° 37**

---

**Neuvième réunion concernant:**  
Le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la  
concurrence et la Loi sur le Tribunal de la concurrence

---

**COMPARAÎT:**  
L'honorable David Collenette, député, c.p.,  
ministre des Transports

---

**TÉMOIN:**  
*(Voir à l'endos)*

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
BANKING, TRADE AND COMMERCE

The Honourable E. Leo Kolber, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

* Carstairs, P.C. (or Robichaud, P.C.) Di Nino Fitzpatrick Hervieux-Payette, P.C Kelleher, P.C. Kroft	* Lynch-Staunton (or Kinsella) Meighen Oliver Poulin Setlakwe Tunney
---	--

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes of membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Tunney substituted for that of the Honourable Senator Furey (*April 17, 2002*).

The name of the Honourable Senator Kolber substituted for that of the Honourable Senator Mahovlich (*March 22, 2002*).

The name of the Honourable Senator Hervieux-Payette substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*March 22, 2002*).

The names of the Honourable Senator Fitzpatrick substituted for that of the Honourable Senator Hubley (*March 22, 2002*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
BANQUES ET DU COMMERCE

*Président:* L'honorable E. Leo Kolber

*Vice-président:* L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs:

* Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.) Di Nino Fitzpatrick Hervieux-Payette, c.p. Kelleher, c.p. Kroft	* Lynch-Staunton (ou Kinsella) Meighen Oliver Poulin Setlakwe Tunney
--	--

\*Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée tel qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Tunney substitué à celui de l'honorable sénateur Furey (*le 17 avril 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Kolber substitué à celui de l'honorable sénateur Mahovlich (*le 22 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Hervieux-Payette substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 22 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick substitué à celui de l'honorable sénateur Hubley (*le 22 mars 2002*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2002  
(41)

[*English*]

The Standing Committee on Banking, Trade and commerce met at 3:35 p.m. this day, in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Senator Kolber, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Di Nino, Fitzpatrick, Hervieux-Payette, P.C., Kelleher, P.C., Kolber, Kroft, Meighen, Oliver, Poulin, Setlakwe, Tkachuk and Tunney (12).

*In attendance:* From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament, Law and Government Division: Mr. Geoff Kieley, Research Officer.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 5, 2002, the committee continued its examination of Bill C-23, An Act to amend the Competition Act and the Competition Tribunal Act.

**APPEARING:**

The Honourable David Collenette, M.P., P.C., Minister of Transport

**WITNESS:**

*From Transport Canada:*

Mr. Brian R. Carr, Executive Advisor, Airline Restructuring, Air Policy.

The Honourable David Collenette made a statement and with the assistance of Mr. Carr answered questions.

At 5:10 p.m., the committee continued *in camera* to consider future business.

At 5:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:****PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2002  
(41)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 15 h 35, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable sénateur Kolber (*président*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Di Nino, Fitzpatrick, Hervieux-Payette, c.p., Kelleher, c.p., Kolber, Kroft, Meighen, Oliver, Poulin, Setlakwe, Tkachuk et Tunney (12).

*Également présent:* De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: M. Geoff Kieley, attaché de recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 5 février 2002, le comité poursuit son examen du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la concurrence et la Loi sur Tribunal de la concurrence.

**COMPARAÎT:**

L'honorable David Collenette, député, c.p., ministre des Transports.

**TÉMOIN:**

*De Transports Canada:*

M. Brian R. Carr, conseiller exécutif, Restructuration du transport aérien, Politique du transport aérien.

L'honorable David Collenette fait une déclaration et, de concert avec M. Carr, répond aux questions.

À 17 h 10, le comité se réunit à huis clos pour discuter de ses travaux futurs.

À 17 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2002

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, to which was referred Bill C-23, to amend the Competition Act and the Competition Tribunal Act, met this day at 3:35 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator E. Leo Kolber** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, we are here to deal with Bill C-23, an act to amend the Competition Act.

Welcome, minister. Do you have an opening statement you wish to make?

**Hon. David Michael Collette, Minister of Transport:** Honourable senators, thank you for the invitation this afternoon. I know that you are anxious to conclude deliberations on this bill.

**Some Hon. Senators:** No, no.

**Mr. Collette:** As you know, Canadians rely heavily on the air mode to meet their long-distance travel needs within the country. The needs are great, given our size, our spread of population and the integration of the domestic economy.

[*Translation*]

To ensure that Canadians have access to different options for air service and receive fair value for their air travel dollar, a competitive domestic market is essential.

[*English*]

The need to ensure that the domestic industry remains as competitive as possible became evident over the past months. Taking advantage of the fact that Bill C-23 was before Parliament in December 2001, the government introduced two amendments. We believe that these amendments address gaps in the current legislation identified during public hearings held by the House Standing Committee on Industry in November.

The first of these amendments is designed to permit the Competition Tribunal to extend a temporary cease and desist order if the commissioner needs more time to gather or analyse information necessary to support an application for more permanent relief. The second amendment authorizes the tribunal to apply administrative monetary penalties when it has issued a finding of anti-competitive behaviour against an airline. This authority is intended to encourage compliance with the abuse-of-dominance provisions in the Competition Act.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2002

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, auquel a été renvoyé le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la concurrence et la Loi sur le tribunal de la concurrence, se réunit aujourd'hui à 15 h 35 en vue d'examiner ce projet de loi.

**Le sénateur E. Leo Kolber** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Honorables sénateurs, nous nous réunissons aujourd'hui pour examiner le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la concurrence.

Bienvenue, monsieur le ministre. Avez-vous une déclaration préliminaire?

**L'honorable David Michael Collette, ministre du Transport:** Honorables sénateurs, merci de votre invitation. Je sais que vous avez hâte de terminer vos délibérations sur ce projet de loi.

**Des voix:** Non, non.

**M. Collette:** Comme vous le savez, les Canadiens utilisent beaucoup le transport aérien pour leurs longs voyages au Canada. Leurs besoins sont considérables, compte tenu de l'étendue géographique du Canada, de la densité de population et de l'intégration de l'économie nationale.

[*Français*]

Pour garantir aux Canadiens une variété d'options en ce qui a trait aux services aériens et une juste valeur en échange des dollars qu'ils consacrent aux voyages par avion, un marché intérieur compétitif est essentiel.

[*Traduction*]

Au cours des derniers mois, il est devenu évident qu'il était nécessaire de faire en sorte que le marché intérieur du transport aérien demeure le plus compétitif possible. Profitant de ce que le projet de loi C-23 avait été déposé auprès du Parlement, le gouvernement a proposé deux modifications à ce projet de loi en décembre 2001. Nous croyons que ces modifications corrigent deux lacunes qui avaient été relevées au cours des audiences publiques que le Comité permanent de l'industrie, de la science et de la technologie avait tenues en novembre sur la législation existante.

La première modification a pour objet de permettre au Tribunal de la concurrence de prolonger une ordonnance d'interdiction provisoire, si le Commissaire a besoin de temps additionnel pour recueillir ou analyser les renseignements nécessaires pour appuyer la présentation d'une demande auprès du Tribunal de la concurrence en vue d'une mesure de redressement permanente. La seconde modification habilite le tribunal à imposer des sanctions pécuniaires administratives lorsqu'il a décidé qu'une compagnie aérienne a fait preuve

Competition in the airline industry depends heavily on the willingness of new and existing entrepreneurs to begin or expand service in domestic air markets. Entrepreneurs will quickly lose interest if they believe that any dominant carrier will be allowed to attack their initiatives through the use of unfair business practices.

Section 104.1 of the Competition Act provides an essential ability for the Competition Commissioner to issue a temporary cease and desist order if he believes it likely that a carrier is abusing its position on a route.

Any dominant carrier can undermine competition quickly by moving new capacity into the market and by under-pricing its products in an unfair way. This is not like supermarkets, which have physical structures that cannot be moved around. We are talking about movable assets. Planes can be deployed at a moment's notice. Given that, the commissioner needs to be able to act on his own motion in a very timely manner, as provided for by the existing section 104.1. You will note that this proposed section includes safeguards to ensure that the power is not abused, as interim orders are subject to immediate review by the tribunal upon complaint.

The power is not unique to Canada. I should advise you that airline-specific regulations of the European Union authorize the competition authority to issue an interim order against any dominant air carrier to prevent anti-competitive practices.

With respect to the second amendment, which has specific relevance for the airline industry, the tribunal will take into account the circumstances of the case before deciding if an AMP is appropriate, and if so, at what level.

The \$15-million maximum administrative monetary penalty is designed as a deterrent and to give a carrier pause before engaging in anti-competitive activity. Thus the airline will take the necessary care to ensure that its actions remain within the parameters specified by law.

[Translation]

In sum, honourable senators, the amendments affecting the airline industry in Bill C-23 will help prevent anti-competitive behaviour and preserve competition in Canada's airline industry. This vital economic legislation will benefit consumers and businesses alike.

d'agissements anticoncurrentiels. Ce pouvoir a pour objet de favoriser la conformité avec les dispositions de la Loi sur la concurrence régissant les abus des positions dominantes.

La concurrence au sein de l'industrie du transport aérien est très tributaire de la volonté des transporteurs nouveaux et existants de pénétrer les marchés intérieurs de ce secteur. Cependant, les nouveaux transporteurs perdront rapidement intérêt s'ils croient que tout transporteur dominant sera en mesure de miner leur initiative en tirant avantage des pratiques d'affaires injustes.

L'article 104.1 de la Loi sur la concurrence habilite le Commissaire à la concurrence à émettre une ordonnance d'interdiction temporaire si, à son avis, un transporteur sur une route abuse de sa position.

Tout transporteur dominant peut nuire très rapidement à la concurrence sur un marché en y introduisant une nouvelle capacité et en utilisant des prix exagérément faibles pour ses produits. Contrairement aux supermarchés, dont les structures matérielles sont immeubles, les biens des sociétés aériennes sont meubles. Les avions peuvent être redistribués sans préavis. Compte tenu de cela, le Commissaire a besoin d'être en mesure d'agir de son propre chef et au bon moment, ce que prévoit l'article 104.1 actuel. À noter toutefois que l'article 104.1 proposé prévoit des garanties pour prévenir tout abus de ce pouvoir. En effet, l'utilisation de ce pouvoir prévoit une révision par le Tribunal sur réception d'une plainte.

Le pouvoir en question n'est pas exclusif au Canada. Sachez que des règlements de l'Union européenne applicables aux compagnies aériennes autorisent l'organisme responsable de la concurrence à émettre une ordonnance provisoire contre tout transporteur dominant de façon à prévenir des pratiques anticoncurrentielles.

Quant au deuxième amendement, qui touche précisément l'industrie aérienne, le Tribunal prendra en considération toutes les circonstances du dossier avant de décider si une sanction pécuniaire administrative doit être imposée et, si tel est le cas, quel en sera le niveau.

L'amende maximale prévue de 15 millions de dollars se veut un moyen de dissuasion, afin de permettre à un transporteur de bien réfléchir avant de s'engager dans une activité anticoncurrentielle. Le transporteur prendra ainsi les mesures nécessaires pour s'assurer que ses actions demeurent conformes aux paramètres énoncés dans la loi.

[Français]

En résumé, honorables sénateurs, les modifications au projet de loi C-23 touchant les compagnies aériennes auront pour effet d'aider à prévenir les agissements anti-concurrentiels et de maintenir la concurrence au sein de l'industrie canadienne du transport aérien. Cette législation économique cruciale profitera aux consommateurs et aux entreprises.

[English]

For all of these reasons, I strongly encourage honourable senators to support the bill. I am pleased to take questions specifically on the status of the airline industry since the merger of Air Canada and Canadian Airlines. Thank you.

**The Chairman:** Senators, I am told that the minister has some time constraints. I would ask you to please limit your question time to 10 minutes each. If we have time, we will go around again. We will let you know when your 10-minutes is up.

**Senator Tkachuk:** Minister, when you summed up, you said that the amendments affecting the airline industry would help prevent anti-competitive behaviour. Yet you changed government policy. I am trying to get a rationale for the act.

You changed government policy in response to the ONEX attempts to buy Canadian and Air Canada, which if successful, would have created the same monopoly situation, if not a greater one, than we have today.

Why were you not concerned at that time, but you are now?

**Mr. Collette:** I am glad you raise this question. There is a lot of misinformation about what happened in 1999. Over the years, Canadian Airlines and Air Canada had informal discussion about merging. It almost came into effect in 1993-94, when Mr. Young was minister.

In 1999, the presidents of both airlines came to me. Mr. Benson and Mr. Durette, who preceded Mr. Milton, wanted to talk about mergers. They both wanted the department to facilitate the process. We had discussions with both airlines. At one point, I thought a deal would be completed.

It was good that they had confidence in the government's ability to facilitate this. In the course of those discussions in March 1999, one of the senior officials from Air Canada raised the possibility of using section 47 of the Canada Transportation Act, which has a controversial provision to remove the jurisdiction the Commissioner of Competition for a certain period of time, to facilitate the merger.

My officials had actually not proceeded down that route. They were intrigued by the suggestion and started to explore that. Subsequently, Mr. Benson informed us that he hoped that because of the failure of the efforts of the two companies to get together under our auspices, we could use section 47 to facilitate a private sector solution.

Using that section of the act would be quite a dramatic step, as it had not been used before. Setting aside the Competition Act was quite controversial. We said we would have to consider it, but they should put their request in writing, which they did.

[Français]

Pour toutes ces raisons, je vous encourage fortement à appuyer ce projet de loi. Je suis prêt à répondre aux questions qui portent plus particulièrement sur l'état du transport aérien depuis la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien. Merci.

**Le président:** Sénateurs, on m'a dit que le ministre n'avait pas beaucoup de temps. Je vous demande donc de bien vouloir limiter vos questions à 10 minutes chacun. S'il nous reste du temps, nous ferons un autre tour de table.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le ministre, dans votre résumé, vous avez dit que les modifications applicables au transport aérien aideraient à prévenir les pratiques anticoncurrentielles. Et pourtant, vous avez modifié la politique du gouvernement. J'essaie de justifier le projet de loi.

Vous avez modifié la politique du gouvernement lorsque la société ONEX a essayé d'acheter les Lignes aériennes Canadien et Air Canada. Si elle avait réussi, nous nous trouverions avec un monopole équivalent, sinon plus grand, à celui que nous avons aujourd'hui.

Pourquoi n'étiez-vous pas inquiet à l'époque et pourquoi l'êtes-vous maintenant?

**M. Collette:** Je suis content que vous posiez la question. Il y a beaucoup de désinformation au sujet de ce qui s'est passé en 1999. Les Lignes aériennes Canadien et Air Canada avaient discuté d'une éventuelle fusion de façon non officielle pendant plusieurs années. Cette fusion a failli se produire en 1993-1994, alors que M. Young était ministre.

En 1999, les présidents des deux compagnies aériennes sont venus me consulter. M. Benson et M. Durette, qui a précédé M. Milton, souhaitaient négocier une fusion. Ils souhaitaient tous les deux que les ministères facilitent la transaction. Nous avons discuté avec les deux transporteurs. À un moment donné, j'ai cru que la transaction serait effectuée.

Le fait qu'ils aient eu confiance dans la capacité du gouvernement de faciliter cette transaction était une bonne chose. Au cours de discussions tenues en mars 1999, un des cadres supérieurs d'Air Canada a mentionné la possibilité de se prévaloir de l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada, dont une disposition controversée permet de suspendre pendant un certain temps la compétence du Commissaire à la concurrence afin de faciliter la fusion.

Les fonctionnaires n'avaient pas examiné cet angle. Ils ont été intrigués par la proposition et ont commencé à l'examiner. Par la suite, M. Benson nous a informés que, vu l'échec des efforts des deux sociétés de réaliser la fusion avec notre aide, il espérait que nous pourrions nous prévaloir de l'article 47 afin de favoriser l'application d'une solution venant du secteur privé.

Le recours à cet article de la loi aurait constitué une mesure exceptionnelle, puisque personne ne s'en était prévalu auparavant. La suspension de l'application de la Loi sur la concurrence était une mesure très controversée. Nous avons dit que nous

I must tell you it was a very tough decision. It was taken on the morning of the announcement, which I believe was August 13, 1999.

Subsequently, events unfolded in a way that we did not anticipate. The net effect of using that section of the act was to facilitate a private sector solution. ONEX came along, and then Air Canada made a counter-proposal. ONEX dropped out, but Air Canada, to its credit, decided to proceed. We feel that even though it was controversial, it was a good step. Perhaps I could take responsibility for not explaining it sufficiently. However, the government became the meat in the sandwich between two rival bids.

As you know from business experience, senator, takeovers and mergers — corporate battles — can get to be ugly affairs. In this case, the government, by virtue of facilitating this process, was caught in the middle.

It was somewhat messy. However, it turned out to be in the best interests of Canadians when Air Canada decided to proceed with their counter-offer.

**Senator Tkachuk:** I am somewhat confused. Was section 47 changed after the merger talks failed?

**Mr. Collenette:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Did the talks fail and then you decided to take this action? By then, was ONEX ready to go?

**Mr. Collenette:** I do not have the specific dates, but at a certain time, Mr. Benson said that he had outside investors and wanted to facilitate a private sector solution. Mr. Manley, who was then Industry minister, and I received a letter requesting the use of that particular section.

We debated that. However, we felt that we could not bring them together around the table; therefore, we really should try to let the markets decide.

In other words, the government stepped back, provided for the process under section 47, and watched what happened. The rest is history.

**Senator Tkachuk:** I have a couple of questions, and hopefully I will have time to return to that area. There are some things about which I am not quite sure.

ONEX failed. As you said, it was somewhat of a messy situation. Air Canada then purchased Canadian, creating an effective monopoly in the Canadian airline industry.

Why is this proposed legislation so urgent now? Why was it not urgent then, when a monopoly situation was effectively created?

examinerions cette possibilité, mais que les deux sociétés devraient présenter leur demande par écrit. C'est ce qu'elles ont fait.

Je dois vous dire que la décision a été bien difficile à prendre. Elle a été prise le matin de l'annonce, le 13 août 1999, je crois.

Le recours à cet article de loi a eu pour effet de faciliter l'application d'une solution venant du secteur privé. Onex a fait sa proposition, et Air Canada, une contre-proposition. Onex a décidé de laisser tomber, mais Air Canada — et c'est tout en son honneur — a décidé d'aller de l'avant. Nous croyons que cette mesure était très justifiée, même si elle était controversée. Je suis peut-être coupable de ne pas l'avoir suffisamment expliquée. Toutefois, le gouvernement s'est trouvé pris entre deux feux, entre deux soumissions rivales.

Votre expérience du monde des affaires vous a sans doute appris, sénateur que les achats d'entreprises et les fusions — les batailles entre les sociétés — peuvent être parfois féroces. Dans ce cas-ci, le gouvernement s'est trouvé entre l'arbre et l'écorce en essayant de faciliter la transaction.

Cela n'a pas été facile. Toutefois, la décision d'Air Canada de présenter sa contre-offre s'est révélée salutaire pour l'intérêt des Canadiens.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne comprends pas très bien. L'article 47 a-t-il été modifié après l'échec des négociations sur la fusion?

**M. Collenette:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Les négociations ont échoué et vous avez décidé ensuite de prendre cette mesure? À ce moment-là, ONEX était-elle prête à laisser tomber son offre?

**M. Collenette:** Je n'ai pas les dates sous les yeux, mais M. Benson a déclaré à un moment donné qu'il avait à sa disposition des investisseurs de l'extérieur de la société et qu'il souhaitait que soit appliquée une solution venant du secteur privé. Le ministre de l'Industrie de l'époque, M. Manley, et moi-même, avons reçu une lettre dans laquelle on demandait l'application de cet article.

Nous en avons discuté. Nous estimions toutefois que nous ne pourrions pas ramener les partis à la table de négociations et qu'il fallait donc laisser les marchés en décider.

Autrement dit, le gouvernement s'est retiré de l'affaire, il a autorisé le recours à l'article 47 et nous avons examiné ce qui s'est fait. Une page d'histoire a été tournée.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai une ou deux questions et j'espère que j'aurai le temps de vous en poser d'autres dans ce domaine. Je ne suis pas certain de certaines choses.

ONEX n'a pas réussi. Comme vous l'avez dit, cela n'a pas été facile. Air Canada a ensuite fait l'achat des Lignes aériennes Canadien, ce qui a eu pour effet de créer un monopole dans le transport aérien au Canada.

Pourquoi est-il si urgent maintenant d'adopter la mesure législative proposée? Pourquoi n'était-ce pas aussi urgent à cette époque, alors qu'on créait en fait un monopole?

**Mr. Collenette:** After ONEX withdrew because of the Quebec Superior Court decision, Air Canada's board, to its credit, decided to proceed with their counter-offer. The government had some options. We could have bailed out Canadian Airlines. Mr. Benson had said that he wanted \$100 million before February 1, which gave us all heartburn. We could have allowed Canadian Airlines to go bankrupt and Air Canada to take up all international routes. The government would have had no choice but to allocate all the international routes to Air Canada and pick up the rest of the domestic market. You still would have had Air Canada in a dominant position, but you would also have had 16,000 people out of work.

The other option was to accept Air Canada's offer and try to negotiate some mitigating measures to ensure some kind of balance. I must remind you that on December 21 1999, Canadian Airlines had two days' cash left. They could not meet payroll on December 23. There was no capacity, both domestically and in the United States, to pick up all the Christmas flow. We would have had an absolutely chaotic situation, plus 16,000 people out on the street. We welcomed the Air Canada board's decision to proceed.

Contrary to what some say, including Air Canada, we did not make them do it. The board of directors made a conscientious business decision and we welcomed that. My deputy minister, Margaret Bloodworth, and Mr. Von Finckenstein, the Commissioner of Competition, were detailed by cabinet to act as interlocutors to put the deal together. Frankly, the government was not in that strong a position, wanting, of course, the best of the situation, because Air Canada could have walked away at any time. Air Canada did make some concessions contained in a letter of commitment, I believe, signed on December 21, which were entrenched in Bill C-26. That became law. Air Canada has, to its credit, followed the law and those commitments.

We also, in Bill C-26, which the Senate passed unanimously, brought forward measures to deal with predatory behaviour, the use of excess capacity to swamp a particular carrier. You saw those amendments, which the Senate passed unanimously in June 2000. That was all part and parcel of the government's response to the merger.

Certainly Air Canada made some comments at the time. I think they appeared as witnesses both to the Senate and the Commons committee. They understood that there had to be some constraints on a virtual monopoly.

The provisions are good. There are a number of applications — the commissioner has outlined this in a letter to the chairman that I read recently — but they were only used once, in the CanJet case. It is not as if these ex parte applications are used on a whim. It is a serious matter, and there is recourse to the

**M. Collenette:** Quand ONEX a retiré son offre, à la suite de la décision de la Cour supérieure du Québec, le Conseil d'administration d'Air Canada a décidé — et il faut l'en féliciter — de présenter sa contre-offre. Le gouvernement disposait de quelques options. Nous aurions pu tirer de difficulté les Lignes aériennes Canadien. M. Benson avait déclaré qu'il avait besoin de 100 millions de dollars avant le 1<sup>er</sup> février, ce qui nous a tous mis sur des charbons ardents. Nous aurions pu permettre aux Lignes aériennes Canadien de faire faillite et à Air Canada de reprendre toutes les routes internationales. Le gouvernement n'aurait pas eu d'autre choix que de permettre à Air Canada de reprendre tous les itinéraires internationaux et le reste du marché national. Air Canada se serait encore trouvée en position dominante, mais 16 000 travailleurs se seraient également retrouvés au chômage.

L'autre option consistait à accepter l'offre d'Air Canada et à essayer de négocier des mesures d'atténuation pour trouver un juste milieu. Je vous rappelle que le 21 décembre 1999, les Lignes aériennes Canadien n'avaient plus que pour deux jours d'encaisse. La société ne pouvait pas payer ses employés le 23 décembre. Il n'était pas possible, ni au Canada ni aux États-Unis, de transporter tous les voyageurs de la période de Noël. Nous nous serions retrouvés dans le chaos absolu et, en plus, 16 000 personnes se seraient retrouvées au chômage. Nous avons été heureux de la décision du conseil d'administration d'Air Canada de présenter sa proposition.

Contrairement à ce qu'ont dit certains, y compris Air Canada, nous n'avons tordu le bras de personne. Le conseil d'administration a pris sciemment cette décision et nous en avons été heureux. Ma sous-ministre, Margaret Bloodworth, et M. Von Finckenstein, le Commissaire à la concurrence, ont été mandatés par le Cabinet pour agir à titre d'interlocuteurs dans la rédaction du contrat. À vrai dire, la position du gouvernement n'était pas très solide et la situation était, bien sûr, loin d'être idéale, puisque Air Canada aurait pu se retirer des négociations n'importe quand. Air Canada a fait certaines concessions dans une lettre d'engagement qu'elle a signée le 21 décembre, je crois. Ces concessions ont été incluses dans le projet de loi C-26, qui a été adopté. Il faut avouer qu'Air Canada a respecté la loi et ses engagements.

Également le projet de loi C-26, que le Sénat a adopté à l'unanimité, contenait des mesures pour empêcher les pratiques d'éviction, l'utilisation d'une capacité excessive pour miner un autre transporteur. Vous avez examiné ces amendements, que le Sénat a adopté à l'unanimité en juin 2000. Tout cela faisait partie intégrante de la réaction du gouvernement à la fusion.

Air Canada a, bien sûr, fait certaines observations à cette époque. Ses représentants ont comparu devant les comités du Sénat et de la Chambre des communes. Ils comprenaient qu'il fallait imposer certaines limites à un monopole virtuel.

Les dispositions sont excellentes. Il y a eu un certain nombre de requêtes — le commissaire l'a d'ailleurs expliqué dans la lettre qu'il a envoyée au président et que j'ai lue récemment — mais les dispositions n'ont été appliquées qu'une fois, dans l'affaire CanJet. Ces requêtes ex parte ne sont pas présentées par simple

Federal Court to challenge it. Air Canada did that, and the Federal Court of Appeal upheld the commissioner's right to proceed.

We said to the commissioner, after the failure of Canada 3000, "We will be back in the same situation of 80 per cent market share for Air Canada. Are there any other powers that you need to ensure a level playing field for competition?" The commissioner came forward with the amendments that are before you today.

**Senator Tkachuk:** The price of saving Canadian Airlines may have given you heartburn, but did the two Challenger jets for the equivalent amount of money do the same?

**Mr. Collenette:** I am not sure that is germane to this particular discussion, but the senator has obviously made his point.

**Senator Tkachuk:** That is good.

**Senator Kroft:** It will be obvious to you, minister, having followed the hearings of this committee closely, that amongst many other things, there has been a particular interest, and I might even say a "preoccupation," with the provisions of proposed section 104, particularly 104.1, giving the ex parte power to the commissioner. My question will focus on that particular point.

You mentioned in your introductory remarks that the power granted is not unique to Canada. You mentioned that a similar power exists in the EU. I have no knowledge of the details of that. Nevertheless, whether or not it exists in the EU and in the same form, I think it is fair to say that many of us on this committee are somewhat uncomfortable with the extraordinary powers granted under that provision. I am trying to understand that power in the context of the development of a national airlines policy for Canada.

I will say, in passing, that it appears that the only reason for giving the right to the commissioner to act in the first instance, without reference to the tribunal, is the need for speedy action. I might say that we have heard very credible and conflicting evidence at this committee about just how critical that is, how much time is lost, whether it is one, two or three days, and the consequence of that.

I have not been overwhelmingly persuaded that, as a matter of policy, there is a worthwhile trade-off between the time lost and the power given. However, I will describe that as scepticism.

I would like to know whether you see this power as a permanent part of the airline environment, or whether you see it as a — from my point of view, let me say — a necessary evil, as a transition measure, and something that has to be done right now in the absence of other established policies or practices within the framework of an airline policy.

caprice. C'est une affaire grave et on peut toujours contester ces requêtes devant la Cour fédérale. C'est ce qu'a fait Air Canada, et la Cour fédérale d'appel a maintenu le droit du commissaire d'appliquer ces dispositions.

Après la faillite de Canada 3000, nous avons dit au commissaire que nous nous retrouverions dans la même situation, puisque Air Canada aurait 80 p. 100 du marché. Nous lui avons demandé s'il disposait d'autres pouvoirs pour garantir l'application de règles équitables à tous les concurrents sur ce marché. Le commissaire nous a proposé les modifications dont vous êtes aujourd'hui saisis.

**Le sénateur Tkachuk:** Le prix à payer pour sauver les Lignes aériennes Canadien vous ont peut-être mis sur des charbons ardents, mais vous êtes-vous sentis aussi coincés lorsque vous avez dû verser un montant équivalent pour deux Jet Challenger?

**M. Collenette:** Je ne vois pas très bien le rapport avec notre discussion, mais le sénateur a dit ce qu'il avait à dire.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien.

**Le sénateur Kroft:** Puisque vous avez suivi de près les audiences de notre comité, vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre, que nous avons manifesté un intérêt particulier, et je devrais peut-être même parler de préoccupations, envers les dispositions de l'article 104 proposé, particulièrement l'article 104.1, qui confère au commissaire des pouvoirs de décision ex parte. Ma question porte sur cette disposition.

Dans vos remarques préliminaires, vous avez dit que ce pouvoir n'est pas particulier au Canada. Vous avez dit qu'un pouvoir semblable existe dans l'Union européenne. Je n'en connais pas les détails. Néanmoins, qu'il existe ou non dans l'Union européenne, sous la même forme ou non, il faut avouer que bon nombre des membres de ce comité ne sont pas entièrement d'accord avec les pouvoirs extraordinaires qui sont conférés par cette disposition. J'essaie de comprendre ce pouvoir dans le contexte de l'élaboration d'une politique nationale du transport aérien au Canada.

Entre parenthèses, il semble que la seule raison pour laquelle on autorise le commissaire à agir en première instance, sans renvoi au tribunal, soit pour accélérer la procédure. Notre comité a entendu des témoignages très crédibles, mais divergents à ce sujet, à savoir à quel point cette mesure est essentielle, combien de temps est perdu, un jour, deux ou trois, et quelles en sont les conséquences.

Je ne suis pas absolument convaincu que, aux fins de la politique, le pouvoir conféré est un compromis valable par rapport au temps qui peut être perdu. C'est peut-être parce que je suis un sceptique.

À votre avis, ce pouvoir devient-il une caractéristique permanente du transport aérien ou considérez-vous — tout comme moi, je l'avoue — que c'est un mal nécessaire, une mesure de transition qui doit être prise maintenant en l'absence d'autres politiques ou pratiques établies dans le cadre de la politique du transport aérien?

**Mr. Collenette:** Senator, Bill C-26 was always described as a statutory framework for the transition after the merger. I always talked about a two-year transition, which would have ended December 31, 2001. We might have been having a different discussion, or I might not have been here today, if the tragic events of September 11, which caused the bankruptcy of our number two carrier, had not occurred. On September 10, it had its biggest booking day in history. The 82-per-cent market share of Air Canada and Canadian at the time of the merger in December 1999 had fallen to around 61, 62 or 63 per cent after September 11.

The two-year transition, I would submit, is being extended. For how long, I do not know. I would hope that this kind of provision would not be necessary in the long term. However, it is certainly necessary now because the transition was rudely affected by the events of September 11. Thus, we do need to provide an environment so that airlines such as WestJet — and, of course, CanJet yesterday announced they are returning — can get into the marketplace, especially in Eastern Canada, where competition is weak. I do not necessarily see this as being permanent. The law can always be changed.

**Senator Kroft:** Thank you. I will leave it at that.

**Mr. Collenette:** Yesterday, Mr. Rowe, the president of IMP, said that the relaunch of CanJet was motivated by the federal government's new laws to allow airline competition in Canada. I talked with him last Thursday, and he said, "Mr. Collenette, we are going to take another shot at this because we have seen the new amendments to C-23 and believe that this encourages competition." I felt that his announcement yesterday was timely, given the fact that I was coming to the committee today.

**Senator Oliver:** Regretfully, the question I intended to ask has been partly asked by Senator Kroft. However, I wish to make a few comments about it, minister.

Normally, competition law should not be used to regulate a specific company or for airline industry regulation, which should be through economic framework law. In general economic framework law, there is normally a provision stating that, "After two, three or four years, this law will come back before both Houses of Parliament for a review."

Would you be in favour of an amendment to this proposed framework legislation to ensure that we do not have to wait for 20 years to have something as important as competition policy reviewed by the Parliament of Canada?

**Mr. Collenette:** On the issue of this as a regulatory measure in the airline industry, with great respect, it is not accurate to say it is being used on one particular company. I know, however, that Air Canada feels that it is that way. In many markets in Western Canada, WestJet is the dominant carrier. It is not inconceivable that Air Canada, as the second carrier in certain markets, could benefit from the use of this power, as could other airlines in the

**M. Collenette:** Sénateur, on a toujours dit que le projet de loi C-26 était une mesure législative visant à faciliter la transition après la fusion. J'ai toujours dit qu'il y aurait une transition de deux ans, qui aurait pris fin le 31 décembre 2001. Nos propos auraient peut-être été différents, ou je ne serais peut-être pas devant vous aujourd'hui, sans les événements tragiques du 11 septembre, qui ont provoqué la faillite de notre deuxième plus important transporteur aérien. Le 10 septembre, cette société avait connu un nombre record de réservations. La part de marché d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien, qui était de 82 p. 100 au moment de la fusion en décembre 1999, est tombé à 61, 62 ou 63 p. 100 après le 11 septembre.

Il y a donc une prolongation de cette transition de deux ans. Pour combien de temps, je n'en sais rien. J'espère que ce genre de disposition ne sera pas nécessaire à plus long terme. Toutefois, elle est nécessaire maintenant à cause du contrecoup des événements du 11 septembre. Nous devons donc créer un climat qui permet à des compagnies aériennes comme WestJet — et CanJet a annoncé hier son retour — d'obtenir une part du marché, surtout dans l'est du Canada, où la concurrence est faible. Je ne crois pas que cette mesure soit nécessairement permanente. Il est toujours possible de modifier la loi.

**Le sénateur Kroft:** Merci. Ce sera tout pour l'instant.

**M. Collenette:** Hier, M. Rowe, le président de IMP, a déclaré que le lancement de CanJet était dû aux nouvelles lois adoptées par le gouvernement fédéral pour accroître la concurrence dans le transport aérien au Canada. J'ai parlé avec lui jeudi dernier, et il m'a expliqué ce retour sur le marché en disant qu'après avoir lu les nouvelles modifications proposées au projet de loi C-23, il estimait que ces modifications encourageaient la concurrence. J'ai trouvé que son annonce d'hier tombait à point compte tenu de ce que je devais me présenter devant votre comité aujourd'hui.

**Le sénateur Oliver:** Malheureusement, la question que je voulais poser recoupe en partie celle du sénateur Kroft. Mais si vous permettez, je voudrais faire quelques commentaires.

Normalement, il ne faudrait pas avoir recours à la Loi sur la concurrence pour régler une entreprise en général ou même régler l'industrie du transport aérien, en particulier; cela devra se faire par le truchement d'une loi cadre économique. Or, dans une loi cadre économique, il existe normalement une disposition portant qu'après deux, trois ou quatre ans, la loi devrait faire l'objet d'un réexamen de la part des deux Chambres du Parlement.

Seriez-vous d'accord pour que l'on amende la proposition de loi cadre pour faire en sorte qu'il ne soit plus nécessaire d'attendre 20 ans pour faire réexaminer par le Parlement un document aussi important que la politique sur la concurrence?

**M. Collenette:** Avec tout le respect que je vous dois, vous avez tort de laisser entendre que cette mesure législative sert à régler l'industrie du transport aérien et une compagnie aérienne en particulier. Mais je sais que c'est aussi l'impression qu'a Air Canada. Dans bien des marchés de l'Ouest canadien, c'est WestJet qui est le transporteur principal. Il n'est pas impensable qu'Air Canada, à titre de second transporteur dans

country. We always think about just Air Canada and WestJet, but there are about 600 airlines. There are a lot of smaller ones. There is competition in the North.

In other words, yes, this was introduced because of the merger, and yes, at the time, Air Canada had an 82 per cent market share. However, we believe that the provision in the act and the competition coming on helped to reduce that market share. We hope that that will continue. It is not specifically directed at Air Canada, although I suppose they feel somewhat sensitive about it. It is not inconceivable that, on a city pair such as I have described, for example, in Western Canada, they could use it against WestJet. That is unlikely, given WestJet's cost structure, but it is not entirely impossible.

**Senator Oliver:** I understand your point.

**Mr. Collette:** You made another point?

**Senator Oliver:** Yes, about the proposed framework legislation containing a clause to permit the Parliament of Canada to review this after a specific period.

**Mr. Collette:** I will be frank with you. If this bill is amended, it goes back to the House. That will make it difficult to get the law proclaimed in time for the new entrants that are coming on and to protect the WestJets that want to expand. This is why I would encourage you to accept the bill as is.

Having said that, we may be able to give you assurances that we can review this mechanism in the future. We did this with the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act. I believe the Senate has the authority, and has used it quite often, to recommend certain courses of action and to include appendices that are designed to give guidance to the government. In fact, when Senator Bacon reported the bill to the Senate on June 15, an appendix was included. One of the sentences in there was, "Thus it becomes very important that amendments to the Competition Act included in this bill which would allow orders to terminate such practices," — that is, anti-competitive practices — "result in a process which is quick and effective, backed up by a set of Governor in Council approved regulations that will do the job."

The Senate said, "Not only do we agree with the amendments, but put regulations in quickly to deal with it."

**Senator Oliver:** I had a hand in that language. However, I would prefer to have something stronger. For proposed framework legislation as important as this, there should be a specific clause saying, "We will not let this languish for 12 or 14 years and deny Canadian companies an opportunity to have modern competition laws such as they have in other countries." It

certain marchés, puisse bénéficier du recours à ce pouvoir, tout comme d'autres compagnies aériennes canadiennes au pays. On a toujours l'impression qu'il n'existe qu'Air Canada ou WestJet, mais il en existe plusieurs centaines. Il y en a beaucoup de petites, ce qui prouve qu'il y a de la concurrence au pays.

Mais effectivement, cette disposition a été introduite en raison de la fusion et, à l'époque, Air Canada détenait 82 p. 100 du marché. Toutefois, nous croyons que cette disposition de la loi ainsi que la concurrence émergente ont aidé à réduire cette part du marché; nous espérons que la tendance se maintiendra. Même si l'on ne vise pas directement Air Canada, je comprends qu'on puisse se sentir visés. D'ailleurs, il est possible qu'Air Canada invoque la discrimination au profit de WestJet dans le cas des deux villes que j'ai mentionnées dans l'Ouest du Canada. C'est improbable, étant donné la structure des frais chez WestJet, mais ce n'est pas complètement exclu.

**Le sénateur Oliver:** Je comprends.

**M. Collette:** Vous aviez autre chose?

**Le sénateur Oliver:** Oui, et il s'agissait d'une disposition dans la proposition de loi cadre devant permettre au Parlement d'examiner la loi au bout d'un certain temps.

**M. Collette:** Je serai franc: Si le projet de loi est amendé, il retournera à la Chambre, et il sera alors difficile de proclamer la loi à temps pour qu'elle s'applique aux nouveaux arrivés sur le marché et pour protéger les compagnies comme WestJet qui veulent prendre de l'expansion. Voici pourquoi je vous encourage à accepter le projet de loi tel quel.

Cela dit, nous pourrions peut-être vous donner certaines assurances quant à la possibilité de réexaminer les dispositions législatives, comme nous l'avons fait pour la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada. Je crois que le Sénat a le pouvoir de recommander certaines choses — comme il l'a d'ailleurs fait à plusieurs reprises — et d'inclure des annexes destinées à guider le gouvernement. D'ailleurs, lorsque le sénateur Bacon a déposé au Sénat son rapport sur le projet de loi le 15 juin, une annexe était incluse. On pouvait y lire notamment ce qui suit: «En conséquence, il est extrêmement important que les modifications de la Loi sur la concurrence prévues dans le projet de loi pour permettre l'émission d'ordonnances prohibant de telles pratiques — il s'agit de pratiques anticoncurrentielles — aboutissent à l'établissement d'un processus rapide et efficace s'appuyant sur une réglementation approuvée par le gouverneur en conseil».

Or, non seulement le Sénat était-il d'accord avec les amendements, mais il était aussi d'accord pour que les mesures correctives soient prises rapidement.

**Le sénateur Oliver:** J'ai justement pris part à la rédaction de cette annexe. Toutefois, j'aurais aimé que le libellé soit encore plus musclé. Étant donné l'importance de cette proposition de loi cadre, il devrait y avoir une clause spécifique portant qu'il ne faudrait pas attendre une douzaine ou une quinzaine d'années pour agir et refuser aux entreprises canadiennes la possibilité de se

should be in the bill. Give that protection to our companies.

**Mr. Collette:** The fact that we propose to amend the act through Bill C-23 only two years after the merger shows that it can be brought forward, if necessary.

I do not think this is a measure that the government, or any government, wants to have permanently entrenched. It is to deal with the unique situation following the merger. As I said to Senator Kroft, there may be a further transition time of up to five years, or perhaps two, three or four years; I do not know. We could agree to re-examine this, depending on how the market goes.

As to the practical effect, I have read Air Canada's testimony through Mr. Baker and I have discussed this at length with Mr. Milton and other members of their board of directors. I know that they feel uncomfortable. However, despite the number of applications that the commissioner received, he only used it once, in the CanJet situation. It is quite obvious from the language that the justice used in the particular application to the Federal Court that if the commissioner were to use this power in a frivolous way, the court would reject it. There is protection there for a dominant carrier on a particular city pair.

We should always review laws after a certain period of time.

**Senator Oliver:** What are you prepared to do? What kind of undertaking can you give this committee?

**Mr. Collette:** This bill is in Mr. Rock's name. It was in Mr. Tobin's name, but I guess I am the bad guy behind these amendments because I have responsibility for transportation policy.

I can agree with what you have said and what Senator Kroft has said, namely, that there should be some way that we can undertake to re-examine this. Ministers can be summoned at any time. If the government gave an undertaking — and I must discuss this with Mr. Rock — then it is duty bound to review the matter, whether or not there is a clause in the bill. There is a moral obligation on the part of the government to undertake a review.

**Senator Oliver:** Minister, you are very well prepared for this meeting and I know you have read all the testimony. You know that a large number of witnesses have come before us and said that there is no legal or logical reason for clause 103, as clause 104 will do. I am thinking specifically of the testimony of Professor Wong. Can you tell this committee why we need clause 104? What does it add?

**Mr. Collette:** Clause 104 allows the commissioner to act quickly — and I believe he said this to you — in an industry where assets can be deployed at a moment's notice.

Air Canada redeploys capacity on an hourly basis. That is why some days, you get a certain configuration on a flight that you are not used to. Sometimes it is a smaller plane; sometimes it is a

doter de lois sur la concurrence aussi modernes que celles qui existent ailleurs. Cette protection pour nos entreprises devrait être inscrite au projet de loi.

**M. Collette:** Le fait que nous proposons de modifier la Loi par le truchement du projet de loi C-23 seulement deux ans après la fusion montre que c'est possible, si c'est nécessaire.

Je ne crois pas que notre gouvernement, ou quelque gouvernement que ce soit, veuille inscrire de façon permanente ce genre de mesure, puisqu'elle est destinée à enrayer la situation tout à fait particulière qui a suivi la fusion. Comme je l'expliquais au sénateur Kroft, il se pourrait qu'il y ait un délai supplémentaire de transition de deux, trois, ou même cinq ans, je n'en sais rien. Nous pourrions nous entendre pour rouvrir le dossier, selon la façon dont le marché réagira.

Quant aux conséquences d'ordre pratique, j'ai lu le témoignage de M. Baker, d'Air Canada, et j'en ai discuté longuement avec M. Milton et d'autres membres du conseil d'administration. Je sais donc qu'ils sont très mal à l'aise. Toutefois, malgré le nombre de requêtes qu'il a reçues, le commissaire n'a eu recours qu'une seule fois à cette mesure, dans le cas de CanJet. Ce qui saute aux yeux dans la décision rendue en Cour fédérale eu égard à cette requête particulière, c'est que si le commissaire devait user de ce pouvoir de façon frivole, la Cour refuserait. On peut donc parler d'une protection du transporteur dominant entre deux villes données.

Il faudra toujours réexaminer les lois après un certain temps.

**Le sénateur Oliver:** Qu'êtes-vous disposé à faire? Quel engagement pouvez-vous donner au comité?

**M. Collette:** Le projet de loi est au nom de M. Rock et il l'était avant au nom de M. Tobin. Mais c'est moi qu'il faut blâmer pour les amendements, puisque je suis chargé de la politique du transport.

Je conviens avec vous et avec le sénateur Kroft qu'il faut trouver un moyen pour réexaminer tout cela éventuellement. Il vous est loisible de convoquer n'importe quand un ministre. Si le gouvernement donne son engagement — et je dois en discuter avec M. Rock — il sera alors obligé de se pencher sur la question, qu'il y ait une clause ou non en ce sens dans le projet de loi. Le gouvernement a l'obligation morale de procéder à un examen.

**Le sénateur Oliver:** Monsieur le ministre, vous vous êtes très bien préparé en vue de cette rencontre-ci et vous avez lu, je le sais, tous les témoignages. Vous savez que beaucoup de témoins ont affirmé — et je pense particulièrement au témoignage de M. Wong — qu'il n'y avait aucune raison logique d'avoir l'article 103, puisque l'article 104 suffit. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi on aurait besoin de l'article 104? Et qu'ajoute-t-il de plus?

**M. Collette:** L'article 104 permet au commissaire d'agir rapidement — comme il vous l'a dit, je crois — dans un secteur dont les actifs peuvent être redéployés presque instantanément.

Air Canada redéploie ses appareils dans l'heure qui suit. Voilà pourquoi il arrive que certains jours, vous preniez un vol dont la configuration ne vous est pas familière. Parfois vous prenez un

larger one. That can also occur in the redeployment to markets to compete. Air Canada is the dominant carrier, but it could be another on another city pair.

There are, as Mr. Carr is reminding me, judicial safeguards. Someone from the Federal Court must be made available to hear the application and documents must be presented. The affected parties are not invited to participate, but the tribunal may need to hear witnesses, whose appearance and testimony may be organized. Time will be required for the tribunal to reach a decision. If the tribunal is not satisfied, the commissioner will need to do more research.

All of this will slow it down. I read in the testimony somewhere that it could be done in two days. There is no way that the commissioner could get this kind of application through the Federal Court or the tribunal within two days. That is why he must have what have been described as “arbitrary” powers. They are arbitrary powers to deal with the requirements of the public interest.

**Senator Oliver:** He is the investigator, judge and jury. That is what is wrong.

**Mr. Collette:** I know you are a lawyer, and looking at it simply from a jurisprudence viewpoint, you are right. That is the antithesis of the judicial system in this country. However, policy considerations in the public interest in transportation require particular and urgent remedies. Those remedies are subject to the law. They are reviewable by the Federal Court. Frankly, if the commissioner, as I said before, exercised the powers in a frivolous way, the court would throw it out.

**Senator Hervieux-Payette:** I want you to explain something to me. I am not an expert on the question of moveable assets. It is not a concept that we see in many businesses. Please allow me to ask you a question in French.

[Translation]

I am wondering whether people travel because there are planes or whether the planes are there for people to travel? It is true that planes can change routes, but if there are no passengers, I do not see what a plane would be doing at another airport. So, where does this concept of “movable asset,” which would justify the application of such strict rules, come from? Where does a carrier get off on moving its planes if there are not any passengers?

I would like you to explain the concept of “movable asset,” because its inclusion in the Act imposes many requirements which do not apply to other sectors.

**Mr. Collette:** Take, for instance, a route between two cities which is covered by WestJet. Air Canada could service that route with a larger aircraft and sell seats at reduced prices, not only with the goal of filling the aircraft, but also to eliminate its competitor. The question is not only to find out where the passengers are, but

petit porteur, et parfois un gros porteur. Il peut y avoir également redéploiement dans les marchés qui se font concurrence. Air Canada a beau être le transporteur dominant, cela pourrait se passer chez un autre transporteur, entre deux autres villes.

M. Carr me rappelle qu’il existe néanmoins des garanties judiciaires. En effet, il faut libérer un représentant de la Cour fédérale pour entendre la requête et pour recevoir les documents. Les parties intéressées ne sont pas invitées à participer, mais le tribunal peut avoir besoin d’entendre des témoins, dont la comparution et le témoignage doivent être organisés. Il faut du temps au tribunal pour se prononcer. Et si le tribunal est insatisfait, le commissaire devra faire d’autres recherches supplémentaires.

Toutes ces démarches ralentiront le processus. J’ai lu quelque part dans les témoignages que cela pourra se faire en deux jours. Il est impossible pour le commissaire d’envoyer sa demande à la Cour fédérale ou à un autre tribunal dans les deux jours! Voilà pourquoi il lui faut des pouvoirs qui ont été qualifiés d’arbitraires, mais qui lui permettent de tenir compte de l’intérêt public.

**Le sénateur Oliver:** Mais ce qui ne va pas, c’est qu’il est à la fois enquêteur, juge et partie.

**M. Collette:** Vous êtes avocat, et du strict point de vue de la jurisprudence, vous avez raison. C’est l’antithèse de notre système judiciaire canadien. Toutefois, les considérations politiques d’intérêt public dans le domaine du transport exigent des mesures correctives particulières et urgentes qui sont soumises à la loi et qui peuvent être examinées par la Cour fédérale. Mais je vous ai déjà expliqué que si le commissaire exerçait ses pouvoirs de façon frivole, la Cour rejetterait la demande.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Voudriez-vous m’expliquer quelque chose? Je ne m’y connais pas beaucoup en matière d’éléments d’actifs mobiliers. Ce n’est pas une notion qui se retrouve dans beaucoup d’entreprises. Vous me permettez de poser ma question en français.

[Français]

Je me pose la question à savoir si les gens voyagent parce qu’il y a des avions, ou si les avions sont là pour les gens qui voyagent? Il est vrai que les avions peuvent changer de route, mais s’il n’y a pas de passagers, je ne vois pas ce qu’ils feraient à un autre aéroport. Alors d’où vient ce concept de «movable asset», qui justifie l’application de règles aussi strictes? Quelle est cette idée d’une entreprise qui déplace ses avions s’il n’y a pas de passagers?

J’aimerais que vous m’expliquiez ce concept de «movable asset», qui fait que la loi comporte autant d’exigences qui vont bien au-delà de ce que l’on retrouve dans d’autres industries.

**M. Collette:** Prenons l’exemple d’un marché entre deux villes où le transport est desservi par WestJet. Air Canada peut y consacrer un plus grand appareil et vendre des sièges à bas prix, non seulement dans le but d’encourager l’utilisation de son appareil mais aussi pour détruire la capacité de l’autre compagnie.

also to pinpoint any type of unfair competition created by the dominant carrier against a smaller carrier.

**Senator Hervieux-Payette:** The graph distributed to the committee by WestJet outlines factors which generally favour Air Canada as well as Westjet. As a consumer, I am just interested in boarding a plane at my convenience, not at the convenience of the airline.

I have noticed, for instance, that Tango's flight schedule is not very convenient for business people. Departures are too late and arrivals are too early. On regular routes, there are also several departures, irrespective of how full the planes are. I am trying to understand how this would eliminate competition.

Take the case of Air Transat. Business seems to be going well and the carrier does not seem to have flirted with bankruptcy. Do you really think that a carrier could be forced out of business, when the effects of September 11 have greatly subsided and people have begun to fly again. It is as if you wanted to perform surgery on a person simply suffering from a headache. It is like using a sledgehammer to kill a fly.

I have concerns with regard to the section, as has the Canadian Bar. The Canadian Bar does not normally come out in support of one sector or another, but in this case it seems to be saying that if a provision threatens one sector, it may threaten others, so let us apply to every sector.

This type of competitive situation exists in many other sectors. Take the telephone industry, where one company dominates 60 per cent of the market. Or the banking or oil sectors. Don't consumers feel that oil companies are mutually hurting each other when one of them increases its prices at 9:00 a.m. and all the others follow suit at 9:15? I would like to know why the airline business is treated differently from other sectors.

**Mr. Collenette:** On that second point, Madame Senator, I believe Mr. von Finckenstein gave you the answer and I also answered this afternoon. The airline industry is unique because you can promote and switch aircraft within the space of two or three hours. You cannot do that in the oil or communications sectors, which are based on fixed assets.

On the first point, I must point out that section 104.1 was unanimously passed by the House of Commons and the Senate. What we are doing today is simply making an amendment to add to the Commissioner's powers, powers he received two years ago.

La question n'est pas seulement à savoir où sont les passagers, mais quel genre de concurrence abusive peut être pratiqué par un transporteur dominant contre un transporteur plus petit.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Le tableau remis au comité par Westjet révèle de façon générale des éléments à la fois en faveur d'Air Canada et de WestJet. En tant que consommateur, je désire tout d'abord prendre l'avion à l'heure qui me convient, et je ne veux pas que ce soit le transporteur aérien qui décide de l'heure à laquelle je dois partir.

J'ai constaté, par exemple, que les horaires de Tango ne sont pas très pratiques pour les gens d'affaires. Les départs sont trop tard et les arrivées sont trop tôt. Sur les lignes régulières on retrouve également plusieurs départs avec ou sans passagers. J'essaie de voir de quelle façon on essaie d'éliminer la compétition.

Prenons le cas d'Air Transat. Ce transporteur fonctionne très bien à l'heure actuelle et ne semble pas avoir passé au bord de la faillite. Est-ce qu'on court vraiment le risque qu'une entreprise soit acculée au pied du mur, alors que les effets du 11 septembre se sont beaucoup amoindris et que les gens ont recommencé à voyager? C'est comme opérer une personne qui souffre d'un simple mal de tête. Il me semble que la mesure est beaucoup trop forte pour le problème anticipé.

L'intervention de cet article m'inquiète et elle inquiète aussi le Barreau canadien. Le Barreau canadien n'est pas généralement un organisme qui prend partie pour un secteur ou pour un autre, mais dans ce cas il semble dire: si c'est dangereux dans un secteur, ça peut l'être dans d'autres secteurs, donc, appliquons cet article dans tous les secteurs.

Cette situation de concurrence existe dans plusieurs autres secteurs. Pensons à la téléphonie, où une compagnie domine 60 p. 100 du marché. Pensons au domaine bancaire ou au domaine pétrolier. Les consommateurs n'ont-ils pas l'impression que les compagnies de carburant se font mal mutuellement lorsqu'il y en a une qui augmente ses prix à 9 h 00 le matin et qu'à 9 h 15 toutes les autres ont augmenté leurs prix? J'aimerais comprendre pourquoi l'industrie aéronautique est traitée différemment des autres industries.

**M. Collenette:** Sur le deuxième point, madame le sénateur, je pense que M. von Finckenstein vous avait donné la réponse et j'ai aussi répondu cet après-midi. L'industrie aérienne est une industrie unique car on peut promouvoir et changer les appareils en l'espace de deux ou trois heures. On ne peut faire de même avec l'industrie du carburant ou avec l'industrie des communications, où on a de l'équipement fixe.

Sur le premier point, je dois souligner le fait que la clause 104,1 a été acceptée unanimement par la Chambre des communes et le Sénat. Ce que nous offrons aujourd'hui est simplement un amendement pour ajouter au pouvoir du commissaire, mais ajouter au commissaire un pouvoir qu'il a reçu il y a deux ans.

[English]

Perhaps I could explain that also. You talk about your experience, but with great respect, most of us travel, at the courtesy of Her Majesty, on business-class tickets because we have odd schedules that may change at a moment's notice. However, 90 per cent of the tickets sold in the country are on an advanced fare basis. Opinion poll after opinion poll — and we had some done for us two years ago that were made public — showed that what the consumer wants is the best price. The consumer will go with the lowest fares. While you are right with respect to your travel as a business-class passenger, we are unique in the sense that most people are prepared to travel in the middle of the night. They are prepared to fly with Tango or WestJet. They are prepared to go to Moncton from Ottawa via Hamilton. They are prepared to go anywhere if the price is right. It is quite possible for the dominant carrier, for example, Air Canada, to flood the market with seats. I believe that was WestJet's allegation when the Moncton route was opened. That is another issue that they are following at the tribunal, but it was not covered by the cease and desist powers because it was enjoined before the bill was passed.

This is not about the people in this room; this is about the majority of Canadians, who want cheap travel. You look at all the indices, and people want safety, which they get, and the best price. That means that an airline such as Air Canada can redeploy assets because they have the equipment. They have about 350 planes versus WestJet's 28 or 29, although WestJet keeps adding them. They have more flexibility to add capacity and flood a market with seats. It is to prevent this kind of predatory behaviour in this unique situation. I do not know of any other industry in the country where one company has 80 per cent of the market.

**Senator Hervieux-Payette:** We do not know the exact percentage. Even our Chair told us it was not known if it was 65, 70 or 80 per cent.

**Mr. Collenette:** I will tell you what it is because Transport Canada regulates the entire industry. Air Canada disputes this, saying they take transborder traffic. However, we estimate that their market share has been hovering, since September 11, around 80 per cent, or just under that. We believe that with the extra capacity of Skyservice, and not factoring in CanJet, by Labour Day it will go down to around 73 or 74 per cent. It is conceivable that it will continue to decline. Air Canada says it is 67 per cent. I will take my own department figures of somewhere in the high 70s over theirs, and that is too much. We need remedies to deal with potential abuses.

[Traduction]

Je pourrais peut-être vous expliquer cela aussi. Vous avez parlé de votre propre expérience, mais je vous ferais respectueusement remarquer que la plupart d'entre nous voyageons en classe affaire, aux frais de la princesse, parce que nous avons des horaires de travail bizarres qui peuvent changer à l'improviste. Toutefois, 90 p. 100 de tous les billets vendus au Canada ont été achetés à un tarif moindre, à l'avance. Tous les sondages d'opinions — dont certains effectués pour notre compte remontent à deux ans et ont été rendus publics — démontrent que le consommateur veut le tarif le moins cher possible. Vous avez raison de parler de votre expérience à titre de passagère en classe affaire, mais notre cas à nous est particulier puisque la plupart des Canadiens sont disposés, pour leur part, à voyager de nuit et à voler sur les ailes de Tango ou de WestJet, ou même à se rendre d'Ottawa à Moncton en passant par Hamilton. Ils sont prêts à bien des choses s'ils jugent que le prix est acceptable. Il est tout à fait possible pour un transporteur dominant, comme Air Canada, d'inonder le marché de sièges. C'est d'ailleurs, je crois, ce qu'affirmait WestJet au moment de l'inauguration du tronçon de Moncton. C'est une autre question sur laquelle se penche le tribunal, mais qui n'était pas couverte par les pouvoirs de cessation, puisque la mesure avait été imposée avant l'adoption du projet de loi.

Cela ne s'applique pas aux personnes ici présentes, mais à la majorité des Canadiens qui veulent voyager à moindres frais. Regardez tous les sondages: la population veut voyager en toute sécurité, ce qui est le cas, et à bon tarif. Autrement dit, une compagnie aérienne comme Air Canada peut redéployer ses éléments d'actifs parce qu'elle a l'équipement voulu, c'est-à-dire environ 350 appareils, alors que WestJet n'en a que 28 ou 29, même si elle ne cesse d'en acquérir d'autres. Air Canada a donc plus de marge de manoeuvre et peut inonder un marché avec des sièges à moindre prix. Dans ce contexte particulier nous voulons empêcher les prix d'éviction. En effet, que je sache, il n'existe dans aucun autre pays une seule compagnie aérienne qui détienne 80 p. 100 du marché.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais nous ne savons pas exactement quelle est sa position sur le marché. Même notre président nous a dit qu'on ne savait pas si elle était de 65, de 70 ou de 80 p. 100.

**M. Collenette:** Je vais vous le dire, moi, puisque Transports Canada régleme l'ensemble de l'industrie aérienne. Air Canada conteste nos chiffres, en faisant valoir qu'elle offre également des vols transfrontaliers. Toutefois, nous estimons à environ 80 p. 100, ou presque, la part du marché d'Air Canada depuis le 11 septembre. Nous croyons que, d'ici la fête du Travail, la capacité accrue de Skyservice la fera descendre à 73 ou 74 p. 100, et je ne tiens pas compte ici de CanJet. On peut imaginer que sa part continuera à chuter. Mais Air Canada affirme qu'elle n'est que de 67 p. 100. Mais je préfère garder les chiffres de mon propre ministère qui fixe sa part autour de 70 à 80 p. 100, ce qui est trop élevé. Il nous faut des mesures pour corriger tout abus qui pourrait survenir.

**Senator Hervieux-Payette:** I wish to talk about Air Transat. We have no complaints in Quebec about Air Transat. I wonder why it came from WestJet.

**Mr. Collenette:** Air Transat is not a scheduled carrier. It is true that they have a limited summer schedule and they fly some planes, as they did over Christmas, to St. John's and Vancouver. They also do deadhead runs in Vancouver, but they are not in a schedule type of business. They are an international charter operation and they will tell you that they want to stay that way.

People in Quebec and the Atlantic provinces, where competition is weakest, will benefit the most from extra competition as ensured by these amendments.

**Senator Kelleher:** I would like to move us away from our discussion of clauses 103 and 104 and into a brief discussion on the mutual legal provisions contained in this bill.

**Mr. Collenette:** I think Mr. Rock will deal with that tomorrow. This is not my bill. I am just sneaking in here because of these particular clauses. I am not really competent to answer questions other than on the effect of the Competition Act on the airline industry.

**Senator Kelleher:** This affects the airline industry — at least it can.

**Mr. Collenette:** Go ahead, then.

**Senator Kelleher:** Let me pose the question and then if you want to stick with your earlier decision, fine.

Some of our earlier witnesses were concerned about the potentially negative impact on a business of a Canadian court releasing sensitive business documents to a foreign country, which might then turn them over to a third party in competition with the Canadian business. I suppose theoretically, you could use the example of Bombardier and Embreair in this kind of situation.

Do you or your officials feel that the safeguards with respect to the mutual legal assistance provisions are sufficiently stringent to protect our Canadian business people?

**The Chairman:** May I suggest, senator, that we accept the minister's caveat on this one? Minister Rock will be here tomorrow. Perhaps you could direct that question to him then. Does that satisfy you?

**Senator Kelleher:** I have given the minister the option, now that he has heard the question, to venture an opinion on that.

**Mr. Collenette:** Senator, I get into enough trouble in areas of my own jurisdiction. Mr. Rock should answer that question.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'aimerais maintenant parler d'Air Transat, au sujet de laquelle personne ne s'est plaint au Québec. Je me demande pourquoi WestJet s'en est plaint.

**M. Collenette:** Air Transat n'est pas un transporteur régulier, même s'il est vrai qu'en plus de son calendrier estival limité, elle exploite aussi certains appareils, comme elle l'a fait au temps des Fêtes vers St. John's et Vancouver. Elle fait également des vols à vide jusqu'à Vancouver, mais on ne peut pas parler d'une compagnie aérienne à horaire fixe. Elle exploite des vols nolisés vers l'étranger et vous dira qu'elle ne souhaite pas changer sa situation.

Ce sont les habitants du Québec et des provinces de l'Atlantique, là où la concurrence est la plus faible, qui profiteront le plus de la concurrence accrue que nos amendements favoriseront.

**Le sénateur Kelleher:** J'aimerais laisser de côté les articles 103 et 104 et aborder brièvement les dispositions d'entraide juridique prévues au projet de loi.

**M. Collenette:** Je crois que M. Rock vous en parlera demain. Je vous rappelle que je ne suis pas le parrain du projet de loi et que je comparais brièvement pour vous parler de certaines dispositions particulières. Je ne suis donc pas habilité à vous parler de questions autres que celles qui portent sur les conséquences pour l'industrie aérienne de la Loi sur la concurrence.

**Le sénateur Kelleher:** Mais ce qui m'intéresse pourrait fort bien toucher l'industrie du transport aérien.

**M. Collenette:** Dans ce cas, posez-la.

**Le sénateur Kelleher:** Je vais vous dire ce qui m'intéresse, et vous pourrez toujours décider de ne pas répondre.

Certains des témoins qui vous ont précédé s'inquiétaient des conséquences néfastes que pourrait avoir pour une entreprise la divulgation par un tribunal canadien à un pays étranger de documents commerciaux sensibles, documents qui pourraient à leur tour être transmis à un tiers qui serait en concurrence avec l'entreprise canadienne. On pourrait même donner comme exemple le cas de Bombardier et d'Embreair.

Vos fonctionnaires et vous-même estimez-vous que les garanties d'entraide juridique sont suffisamment strictes pour protéger nos gens d'affaires canadiens?

**Le président:** Sénateur Kelleher, puis-je vous suggérer d'accepter la réserve du ministre? M. Rock comparaitra demain et vous pourrez lui poser votre question. Cela vous contient-il?

**Le sénateur Kelleher:** J'ai donné au ministre, maintenant qu'il a entendu la question, la possibilité de réagir ou pas.

**M. Collenette:** Sénateur Kelleher, j'ai assez de problèmes avec les domaines qui relèvent de ma compétence. M. Rock devrait répondre à ma place.

[Translation]

**Senator Poulin:** I particularly appreciated what you said on the difficult transition period you went through as Minister of Transportation.

[English]

You said that you want, through legislation, to have all the appropriate tools to ensure a totally competitive environment in the industry that you are overseeing. What happened between Bill C-26, which I thought provided all those tools, and this bill? What happened to make you conclude that we needed extra teeth to ensure that it was competitive?

**Mr. Collenette:** I think the commissioner might have said something like this in his testimony. He needs the amendment to extend the period. In the CanJet case, for whatever reason, the 80 days expired before the tribunal heard it. That then allows the accused, in this case, Air Canada, to resort to the alleged predatory pricing behaviour that began before the cease and desist power was invoked. He believes that there should be a continuation of this power until such time as the tribunal hears the case. The tribunal can agree not to extend it, so there is still a safeguard there.

The second reason is that, having been around this once, we wanted to ensure that we get it right. Having seen that, in practice, the Bill C-26 amendments were not quite tight enough, we wanted to ensure, since the bankruptcy of Canada 3000, that we had this additional authority. I, for one, am puzzled as to why Air Canada has been so strident in their opposition to this particular clause. I had assumed that they would not want to be the victim of predatory behaviour on a route where they were not the dominant carrier. There are some in Canada, especially in the West. I am puzzled by their vehemence on this. I have tried to explain that. In fact, I talked to Mr. Milton a couple of days ago about this.

**Senator Poulin:** A few minutes ago, you talked about percentage share. Did you want to add something on that?

**Mr. Collenette:** Yes, Mr. Carr reminded me of something. We have been talking about the cease and desist and extension powers, but the administrative monetary power is another reason. We did not get it right in Bill C-26. We need to have the accused understand that this is serious business and that you just cannot institute predatory behaviour, be convicted and pay a minor penalty that can be written off as part of doing business. We must have a substantial administrative monetary penalty, which is the \$15 million. It is not absolute; it is up to \$15 million. The tribunal will apply it. However, we believe that \$15 million is the maximum that a company like Air Canada, with its revenues, could tolerate. We are not interested in injuring Air Canada, the largest carrier. We do not want to have them behave in a manner,

[Français]

**Le sénateur Poulin:** J'ai particulièrement apprécié vos commentaires sur la période de transition difficile que vous avez connue à titre de ministre des Transports.

[Traduction]

Vous dites vouloir que la loi vous donne tous les instruments voulus pour faire en sorte que l'industrie dont vous êtes le représentant fonctionne dans un milieu totalement concurrentiel. Qu'est-il arrivé entre le dépôt du projet de loi C-26, qui était censé fournir tous ces outils, et ce projet de loi-ci? Qu'est-il arrivé qui vous ait fait conclure qu'il était nécessaire de rendre la loi encore plus musclée pour assurer la concurrence?

**M. Collenette:** Je crois que le commissaire en a parlé dans son témoignage et a expliqué qu'il avait besoin de l'amendement proposé pour effectuer une prolongation. Dans le cas de CanJet, je ne sais trop pourquoi, mais le délai de 80 jours a expiré avant que le tribunal n'entende la cause. Cette situation permet donc à l'accusé, Air Canada dans le cas qui nous occupe, d'avoir recours à la pratique de prix d'éviction avant que l'on invoque les pouvoirs de cessation. Le commissaire estime avoir besoin de la prolongation jusqu'à ce que le tribunal entende la cause. Le tribunal peut décider de ne pas accorder de prolongation, ce qui assure une mesure de protection.

Il y a aussi une deuxième raison. Comme nous en avons déjà eu l'expérience, nous voulions être sûrs de viser juste dès le départ. En effet, c'est parce que nous avons constaté qu'en pratique les amendements du projet de loi C-26 n'étaient pas suffisamment musclés que, depuis la faillite de Canada 3000, nous voulions être sûrs d'avoir les pouvoirs supplémentaires. Personnellement, je suis assez surpris de l'opposition farouche d'Air Canada à cette disposition particulière. J'avais supposé qu'Air Canada ne souhaiterait pas de son côté faire l'objet de prix d'éviction sur les itinéraires où elle est le transporteur dominant. Elle aurait pu en être victime au Canada, particulièrement dans l'Ouest. La véhémence de sa réaction m'a surpris et j'ai essayé de trouver des explications. D'ailleurs, j'en ai parlé il y a un ou deux jours à M. Milton.

**Le sénateur Poulin:** Il y a quelques instants, vous avez parlé de pourcentage de part du marché. Voulez-vous ajouter quelque chose à cela?

**M. Collenette:** Oui, M. Carr m'a rappelé quelque chose. Nous avons parlé des ordonnances d'interdiction provisoire, mais les sanctions pécuniaires administratives sont une autre raison. Nous nous sommes trompés dans le projet de loi C-26. L'accusé doit bien comprendre que c'est quelque chose de grave, qu'il ne peut pas adopter de pratiques d'éviction être trouvé coupable et acquitter une amende mineure qui sera passée aux profits et pertes. Il nous faut une sanction pécuniaire administrative qui soit lourde, et elle est fixée à 15 millions, de dollars. Pas forcément: c'est jusqu'à concurrence de 15 millions. C'est le tribunal qui décidera. Nous estimons toutefois que 15 millions c'est le maximum qu'une compagnie comme Air Canada, avec ses recettes, peut tolérer. Nous ne voulons pas faire du tort à Air

for example, like when we pay parking tickets and say, "Give me \$20 and I will park illegally next week." There must be a balance, and I think the commissioner reflected that in his testimony.

**Senator Poulin:** Minister, I am hearing you say, since you have been with us, that you want to ensure that Canadians are well served in terms of safety and value for their money. I congratulate you, because I can see all the work that you and your officials are doing and this transition is not easy.

You said that Air Canada, according to the statistics, has about 72 per cent of the market and that it is too much. My reaction as a consumer is: Why would 72 per cent be too much? Is 50 per cent too much? Is 40 per cent too much? I simply want our airline industry to work. I want Canadians to be well served and I want Northern Ontario to be well served, but above all, I would like our companies to succeed. What is not enough and what is too much?

**Mr. Collette:** These questions should really be addressed to the commissioner. The rule of thumb is that, in any industry, for example, the grocery or retail business, when a company has 35 per cent of a particular market and a merger takes them over that, then they are required to shed assets to correct the balance. We are far away from 35 per cent in this case.

At the time of the bankruptcy, Air Canada had roughly 47 per cent of the domestic market and Canadian Airlines had 33 per cent. Air Canada's market share exceeded the commissioner's benchmark by about 12 per cent. That was viewed as acceptable. I would like to see Air Canada's market share in the 55 to 60 per cent range. Then there would be the critical mass of equipment to offer Canadians a choice.

Before September 11, 75 per cent of Canadians lived within two hours' driving distance of airports where there was choice. We want to return to that kind of situation.

How could Air Canada reduce market share voluntarily? Does the business want to do that? There was one way they could have done that at the beginning, which I advocated and they rejected. That was through being required as a condition of the merger to sell the regionals. Frankly, they were ill-advised to keep the regionals. I do not think the notion that they need the feed, and that would keep them competitive internationally, is borne out by the facts.

On transborder routes, they have 60 per cent of the market because Canadians want to travel with Air Canada. It is a better airline than any of the U.S. carriers. Most Canadians want to travel on Air Canada versus other carriers to Asia or Europe. The only international carrier that really gives Air Canada a run for their money is Air France, operating out of Vancouver, Toronto and Montreal. I believe they have 52 per cent of the Canada-France market.

BA has gone down from 40 per cent to 18 per cent. They are angry about not having the feed. Much of that has to do with their marketing here.

Canada, le plus gros transporteur. Nous ne voulons pas qu'il se conduise comme le conducteur qui acquitte une contravention de 20 \$ en se disant qu'il va recommencer la semaine d'après. Il faut trouver un juste équilibre et le commissaire l'a bien dit dans son témoignage.

**Le sénateur Poulin:** Depuis que vous êtes ici, vous dites que vous voulez vous assurer que les Canadiens sont bien servis sur le plan de la sécurité et aussi qu'ils en aient pour leur argent. Je vous félicite, car je vois bien tout le travail que vous et vos collaborateurs êtes en train de faire et la transition n'est pas facile.

Vous avez dit qu'Air Canada, d'après les chiffres, détient 72 p. 100 du marché et que c'est trop. Ma réaction de consommateur est de me demander pourquoi est-ce trop. Est-ce que c'est trop à partir de 50 ou 40 p. 100? Je veux que le secteur des compagnies aériennes fonctionne. Je veux que les Canadiens soient bien servis, le nord de l'Ontario aussi, mais surtout je veux que les entreprises réussissent. Qu'est-ce qui est trop peu et qu'est-ce qui est trop?

**M. Collette:** C'est au commissaire qu'il conviendrait de poser ces questions. En général, dans un secteur quel qu'il soit, les magasins d'alimentation ou de détail, par exemple, une compagnie qui détient 35 p. 100 du marché et qui fusionne et qui voit sa part augmenter, doit se départir d'une partie de ses biens pour corriger la situation. Nous sommes très loin des 35 p. 100 ici.

Au moment de la faillite, Air Canada détenait environ 47 p. 100 du marché intérieur et Canadien 33 p. 100. La part du marché d'Air Canada dépasse les limites du commissaire de 12 p. 100 environ. On a jugé que c'était acceptable. J'aimerais que la part d'Air Canada varie entre 55 et 60 p. 100. Il y aurait alors une masse critique suffisante pour offrir un choix aux citoyens.

Avant le 11 septembre, 75 p. 100 des Canadiens habitaient à deux heures de route d'un aéroport où ils bénéficiaient d'un choix. Je veux revenir à une situation comme celle-là.

Comment Air Canada pourrait-elle réduire sa part de marché volontairement? Est-ce que les entreprises veulent faire ce genre de choses? Il y aurait eu un moyen au début; c'est ce que je recommandais mais elle a refusé. Au moment de la fusion, elle aurait été tenue de vendre ses compagnies régionales. Honnêtement, elle a eu tort de les conserver. À mon avis, les faits ne justifient pas l'assertion selon laquelle elle a besoin de leur apport pour soutenir la concurrence internationale.

Sur les vols transfrontaliers, elle détient 60 p. 100 du marché parce que les Canadiens veulent voyager sur Air Canada. La compagnie est bien meilleure que les lignes américaines. La plupart des Canadiens préfèrent Air Canada aux autres lignes pour se rendre en Asie ou en Europe. Les seuls transporteurs étrangers qui mènent la vie dure à Air Canada, c'est Air France, qui a des vols ou départs de Vancouver, Toronto et Montréal. Elle a 52 p. 100 du marché Canada-France, je crois.

BA est passée de 40 à 18 p. 100. Elle est furieuse de ne pas pouvoir recevoir d'apport. Cela tient pour beaucoup à sa commercialisation ici.

The point is that if they had shed the regionals, they would have had 10 per cent off the top. There are many small carriers in the country that could have gone into places like the Îles-de-la-Madeleine or Northern Ontario. Senator, you are from Northern Ontario; Bearskin does a very good job. There are many small carriers and they will fill the marketplace.

I continue to say to Air Canada, "Why do you not do this? You would save a lot of aggravation, I do not think you would be hurt and you would help to foster the critical mass for these smaller companies."

**Senator Di Nino:** Minister, you started your comments by saying that Canadians rely heavily on air transport because ours is such a vast country.

You also reminded us that two things they are looking for are safety and price. I would add "reasonable convenience." Obviously, if you cannot get somewhere at a convenient time, you may not wish to go.

Minister, our citizens are looking to us to find some possible solutions to the problems that we agree we have in this country in the area of aviation.

One topic that has been raised from time to time is cabotage. Could you share the current government's position on cabotage?

**Mr. Collette:** Foreign carrier point-to-point service within Canada has been the subject of many an editorial in the newspapers. Mr. Milton wants us to pursue it with the Americans. I wrote to Mr. Mineta, the U.S. Secretary of Transportation. I have raised this subject three times. I spoke to him after Mr. Milton sent his letter. This subject is somewhat academic.

The advice I have received from Mr. Mineta is that the U.S. Congress would not be interested in cabotage with Canada for two reasons. First, U.S. carriers believe Air Canada to be a high quality, low-cost carrier — the latter because of the dollar differential.

If one speaks to American friends, especially business people, one will learn that once they have travelled on Air Canada from New York to Toronto or Montreal or other cities, they will prefer to use Air Canada rather than U.S. carriers. It provides better service, quality and food. However, because of the dollar and the cost structure, Air Canada is seen as a low-cost operation when flying into the U.S. It has 60 per cent of the transborder market as it is.

Second, Cathay, Air France, BA and other carriers would all want these same cabotage rights. I do not believe the U.S. Congress would ever agree to cabotage. The unions and the U.S. carriers would oppose it. I have not seen one statement by the head of any of the U.S. carriers endorsing this. From time to time, I speak to Don Carty, a Canadian who runs American Airlines. He has never raised the subject of cabotage with me.

Le fait est que si elle avait abandonné ses compagnies régionales, elle aurait eu 10 p. 100 du marché. Il y a beaucoup de petits transporteurs au pays qui auraient desservi des endroits comme les Îles-de-la-Madeleine ou le nord de l'Ontario. Sénateur, vous êtes du nord de l'Ontario. Bearskin fait de l'excellent travail. Il y a beaucoup d'autres petits transporteurs prêts à occuper le marché.

Je continue à demander à Air Canada: «pourquoi ne faites-vous pas cela? Vous vous épargneriez bien des tracas. Cela ne vous ferait pas de tort et vous contribueriez à créer la masse critique de petits transporteurs.»

**Le sénateur Di Nino:** Monsieur le ministre, vous avez commencé par dire que les Canadiens dépendent beaucoup des transports aériens à cause de l'immensité du territoire.

Vous nous avez aussi rappelé qu'ils sont conscients de la sécurité et du prix. Moi, je dirais qu'ils veulent aussi une commodité raisonnable. Si vous ne pouvez pas arriver à une heure commode, vous renoncerez peut-être à votre voyage.

Les citoyens se tournent vers nous pour trouver des solutions aux problèmes qui, nous en convenons tous, existent dans l'aviation canadienne.

Une question revient régulièrement sur le tapis: le cabotage. Quelle est la position actuelle du gouvernement sur le cabotage?

**M. Collette:** Les journaux ont beaucoup parlé de la possibilité pour les étrangers d'assurer la liaison entre des villes canadiennes. M. Milton veut que nous en discutions avec les Américains. J'ai écrit à M. Mineta, le secrétaire américain aux Transports. J'ai soulevé la question trois fois. Je lui ai parlé après que M. Milton lui a envoyé sa lettre. Le sujet est un peu théorique.

M. Mineta m'a dit que le Congrès américain ne s'intéresserait pas au cabotage avec le Canada pour deux raisons. Premièrement, les transporteurs américains estiment qu'Air Canada est un transporteur de qualité à petit prix à cause du taux de change.

Quand on discute avec nos amis américains, surtout du milieu des affaires, ils vous diront que s'ils ont déjà voyagé avec Air Canada de New York à Toronto ou à Montréal ou ailleurs, ils préféreront utiliser Air Canada plutôt qu'un transporteur américain. Son service et ses repas sont de meilleure qualité. À cause du dollar et de la structure des coûts, toutefois, Air Canada est perçue comme une entreprise à bas coût de revient sur ses vols vers les États-Unis. À l'heure actuelle, elle a 60 p. 100 du marché transfrontalier.

Deuxièmement, Cathay, Air France, BA et les autres transporteurs voudraient tous les mêmes droits de cabotage. Je ne crois pas que le Congrès américain accepte jamais le cabotage. Les syndicats et les transporteurs américains s'y opposeraient. Aucun dirigeant d'une compagnie aérienne américaine n'a appuyé l'idée à ma connaissance. Il m'arrive de parler à Don Carty, un Canadien à la tête d'American Airlines. Jamais il n'a évoqué la question du cabotage avec moi.

Let us assume that we had reciprocal cabotage; it cannot be a one-way agreement, because otherwise we would get creamed. The American carriers would just send in planes to the Toronto-Vancouver and Toronto-Calgary markets, the two best in the country. They will siphon off all the traffic and that will not help Air Canada.

Right now, Air Canada has 90 per cent of the Toronto-Vancouver market. That is too much for my liking, but that will change over the summer, with SkyJet and Air Transat, and with WestJet coming in at the end of May. They will feed into the western network, including Vancouver through Calgary.

That means that if U.S. carriers come in, they will siphon off that market where they can make the money. They will undercut Air Canada, whose lucrative market will be weakened. This is a company that lost \$1.5 billion last year and is \$11 billion in debt. We do not want to weaken it further. We have this giant in this country, but it is a very fragile giant. We must be careful.

Also, the American carriers will not serve markets such as Sault Ste. Marie, Moose Jaw or Chicoutimi.

**Senator Di Nino:** I am somewhat confused. You started by saying the U.S. carriers would never accept cabotage. Now you are talking about if they did. Air Canada has told this committee that they would welcome reciprocal cabotage. It would have to be reciprocal, obviously. I agree with you totally, it cannot just be one way. You confused me somewhat there.

From your discussions, assuming you have had several with the Americans, you seem to indicate that there was absolutely no interest on their part in engaging in cabotage with Air Canada.

**Mr. Collette:** Far be it for me to disagree with the management of Air Canada. They know the airline business better than I do. All I know is that American Airlines has 1,000 planes; Air Canada has 340 planes. The Americans will put on a capacity load in the lucrative markets and pin Air Canada down. Air Canada will not have a chance to obtain increased equipment to serve the U.S. market. Mr. Milton may disagree with me, but in any event it is academic because the Americans are not interested.

**Senator Di Nino:** This is where my confusion came from, minister.

If Air Canada wanted cabotage, would you help them to get it? That is really what we are asking. Would you provide that competition?

**Mr. Collette:** I raised this subject twice with the Democrats and three times with the incumbent in Washington. My deputy has engaged her counterpart, Mr. Jackson. An anonymous official in the state department may say, "Oh, yes, we would agree." I am sorry, but the people who count tell us that the U.S. Congress would not be interested in this.

Imaginons que nous ayons le cabotage réciproque; en effet, ce ne pourrait pas être un accord qui ne s'applique qu'à un seul pays, car nous nous ferions écraser. Les transporteurs américains se contenteraient de mettre des avions sur les lignes Toronto-Vancouver et Toronto-Calgary, les plus lucratives du pays. Ils accapareraient tout le trafic et cela n'aiderait en rien Air Canada.

Actuellement, Air Canada a 90 p. 100 de la liaison Toronto-Vancouver. C'est trop à mon goût, mais cela va changer cet été avec l'arrivée de SkyJet et d'Air Transat, et de WestJet à la fin mai. Ils vont se brancher sur le réseau de l'Ouest, y compris Vancouver en passant par Calgary.

Cela signifie que si les transporteurs américains viennent, ils vont accaparer le marché où ils pourront gagner de l'argent. Ils vont couper l'herbe sous le pied d'Air Canada, dont le marché lucratif va pâtir. C'est une compagnie qui a perdu 1,5 milliard de dollars l'an dernier et qui est endettée à hauteur de 11 milliards. Je ne veux pas l'affaiblir davantage. Nous avons un géant au pays, mais c'est un géant très fragile. Il faut être prudent.

Et puis, les transporteurs américains n'iront pas dans des villes comme Sault Ste. Marie, Moose Jaw ou Chicoutimi.

**Le sénateur Di Nino:** Je suis perplexe. Vous avez commencé par dire que les transporteurs américains n'accepteraient jamais le cabotage. Maintenant, à vous entendre, on dirait qu'ils en veulent. Air Canada a dit au comité qu'elle serait en faveur du cabotage réciproque. Il faudrait évidemment que ce soit réciproque. Je suis tout à fait d'accord avec vous, ce ne peut pas être uniquement dans un sens. Mais vous me laissez perplexe.

D'après vos discussions, dans l'hypothèse où vous en avez eu plusieurs avec les Américains, vous semblez dire que l'idée de cabotage avec Air Canada ne les intéresse pas du tout.

**M. Collette:** Loin de moi l'idée de contredire la direction d'Air Canada. Elle connaît le domaine bien mieux que moi. Tout ce que je sais, c'est que American Airlines a 1 000 appareils; Air Canada en a 340. Les Américains vont mettre la capacité maximum dans les marchés lucratifs et écraser Air Canada. Air Canada n'aura pas la chance de se procurer plus d'appareils pour desservir le marché américain. M. Milton n'est peut-être pas d'accord avec moi, mais de toute façon c'est purement théorique puisque cela n'intéresse pas les Américains.

**Le sénateur Di Nino:** C'est de là que vient ma confusion, monsieur le ministre.

Si Air Canada voulait du cabotage, l'aideriez-vous à l'obtenir? C'est en fait cela ma question. Est-ce que vous offririez cette concurrence?

**M. Collette:** J'ai abordé deux fois le sujet avec les démocrates et trois fois avec les autorités actuelles à Washington. Mon sous-ministre a posé la question à son homologue, M. Jackson. Un officiel anonyme du département d'État pourra bien dire qu'il est d'accord, mais ceux qui comptent à Washington nous disent que cela n'intéresse pas le Congrès américain. Désolé.

The Americans are interested in expanding the Open Skies Treaty we signed five or six years ago. Their shopping list is the same as it was then: co-terminalization of cargo, enhanced code-share rights, all that kind of stuff. We are prepared to sit down with them and negotiate. However, cabotage is not on their list.

**Senator Di Nino:** Has there been any discussion on this subject with other foreign carriers such as BA, Air France or others who travel from Asia to Vancouver to Toronto, or from London to Toronto to Vancouver, et cetera?

**Mr. Collette:** Where would the reciprocal benefit be?

**Senator Di Nino:** That is something for Air Canada.

**Mr. Collette:** If cabotage was negotiated on an EU basis, there might be a good chance. The European Commission has served notice on its member states that they believe the commission should be negotiating community-wide, global agreements with other countries, rather than on a bilateral basis.

We have agreements with France, Germany and the U.K. on that. If that is the case, maybe one could say there could be reciprocal cabotage with the EU, which would certainly benefit Air Canada, and Air Transat to a lesser extent.

However, the U.K. is our biggest foreign market. What is the advantage for Air Canada? It will not run planes from Heathrow to Glasgow or Manchester. British Airways is getting creamed by Ryan Air and easyJet. What is in it for them?

British Airways would send over 747-400s with 420 seats that they run on the Heathrow-London route in the summer. They would run two or three of them through Vancouver like a vacuum cleaner, sucking up all the traffic at low prices, and then turn the plane back to London and do it in reverse. Then where is Air Canada or WestJet?

**Senator Di Nino:** With all due respect, minister, you and I are not running Air Canada. However, the Air Canada representatives were very firm in their statement that with reciprocity, they would be delighted to look at this. That is for them to decide, not us.

**Mr. Collette:** If the Americans want to talk about that, we will talk. We are not closing the door. However, this is fool's gold that everyone latches on to. When you really explore it, it is not the solution.

We will do anything to try to enhance competition. I said to Mr. Milton that I would raise it with Norm Mineta and I did. The reply I got was not encouraging.

Let us get off that wicket and try to do things that will help.

Ce que veulent les Américains, c'est élargir le traité «Ciel Ouvert» que nous avons signé il y a cinq ou six ans. Ils réclament la même chose qu'à l'époque: Des routes à destination conjointe pour le transport des marchandises, un meilleur partage des codes de vol, ce genre de choses. Nous sommes prêts à négocier avec eux et à négocier. Le cabotage, par contre, ne figure pas sur leur liste.

**Le sénateur Di Nino:** Y a-t-il eu des discussions sur le sujet avec d'autres transporteurs étrangers, comme BA, Air France ou d'autres qui assurent la liaison entre l'Asie et Vancouver ou Toronto, ou de Londres à Toronto ou Vancouver, et cetera?

**M. Collette:** Où serait l'avantage réciproque?

**Le sénateur Di Nino:** Ce serait avantageux pour Air Canada.

**M. Collette:** Si le cabotage était négocié selon la formule de l'Union européenne, il pourrait y avoir des chances. La Commission européenne a prévenu ses États membres qu'à son avis la commission devrait négocier des accords globaux, pour l'ensemble de la communauté, avec les pays étrangers au lieu de les négocier bilatéralement.

Nous avons des accords avec la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni sur la question. Si c'est le cas, peut-être pourrait-on dire qu'il pourrait y avoir cabotage réciproque avec l'UE, ce qui profiterait sûrement à Air Canada et, dans une moindre mesure, à Air Transat.

Toutefois, le Royaume-Uni est notre plus gros marché étranger. Où est l'intérêt pour Air Canada? Il n'assurera pas de liaison de Heathrow à Glasgow ou Manchester. British Airways se fait mener la vie dure par Ryan Air et EasyJet. Où est l'intérêt pour elle?

British Airways envierait des 747, 400 de 420 sièges qu'elle met sur la liaison Heathrow-Londres en été. Elle en mettrait deux ou trois à Vancouver et raflerait tout le marché à bas prix et ramènerait l'avion à Londres pour faire l'inverse. Qu'en est-il alors d'Air Canada ou de WestJet?

**Le sénateur Di Nino:** Sauf votre respect, monsieur le ministre, ce n'est pas vous qui êtes à la tête d'Air Canada. Les représentants de la compagnie ont fermement déclaré que si c'était réciproque, ils seraient ravis d'envisager cette possibilité. C'est à eux de décider, pas à nous.

**M. Collette:** Si les Américains veulent en parler, nous en discuterons. Nous ne fermons pas la porte. Toutefois, tout le monde se fait prendre par ce miroir aux alouettes. Dès qu'on y regarde d'un peu plus près, on s'aperçoit que ce n'est pas la solution.

Nous sommes prêts à faire n'importe quoi pour renforcer la concurrence. J'ai dit à M. Milton que j'en parlerais à Norm Mineta, et je l'ai fait. La réponse que j'ai eue n'a pas été encourageante.

Oublions cette chimère et essayons plutôt de faire quelque chose d'utile.

**Senator Fitzpatrick:** We have been focusing on 104.1 and 103. You have indicated that Bill C-26 was introduced for transition purposes, and presumably, Bill C-23 is an extension of that.

It is fair to say that there is a concern in Canada about the shortcomings of airline service. There is a concern about the dominance of one airline. What consideration is being given to a review of airline policy, perhaps looking at regulations that might assist in providing additional competition in the market?

I do not want to put you on the spot, but I wonder if you can help us in that regard. Is any consideration being given to dealing with some of these questions, whether it is cabotage or the six freedoms?

**Mr. Collette:** Many experts have given me advice. We just spoke about cabotage and I do not think that is the answer. However, let us assume that the Americans were in agreement. What would be the effect? I think it would be very harmful to the Canadian domestic industry.

There is the argument for having open skies. I think in the long run, we probably would not have an Air Canada. Some people do not care, but I do. It is not a 1970s Canadian nationalist view. I believe that we are a unique country with unique institutions and values, and we want to remain independent. We want industries that ensure the good jobs remain at home.

Honourable senators may remember that when American Airlines had 33 per cent equity and 25 per cent voting control, as permitted by the CTA, in Canadian Airlines, many of the key back-end jobs were in Dallas. Do we want to have only the front-end service jobs? No, I think governments have an obligation to try to maintain a creative environment so that we can keep the leading-edge jobs, the reservations, computer and maintenance jobs, in Canada. That is one issue.

The modified six freedoms is a variant of cabotage. It allows you to pick up point-to-point service through a U.S. hub, or in reverse, through a Canadian hub. I always thought that would not be a bad thing. I raised that with Norm Mineta as well. That did not seem to be favoured for the same reasons as full cabotage.

However, even if it came about, you would have quite a job convincing people to accept the inconvenience of going through customs twice. I am not sure that that is the answer.

Some experts raise the idea of a Canada-only carrier of a foreign competitor, much like Virgin Blue in Australia, which would fly according to Canadian law. The employees are paid in Canadian dollars; the airline follows Canadian rules, and so on.

**Le sénateur Fitzpatrick:** Nous avons concentré notre attention sur les articles 104.1 et 103. Vous avez dit que le projet de loi C-26 visait à faire la transition, et je suppose que le projet de loi C-23 en est le prolongement.

Je crois que l'on peut dire qu'il y a au Canada des inquiétudes au sujet des faiblesses du service aérien. Les gens s'inquiètent de la domination d'une seule compagnie aérienne. Envisage-t-on de réexaminer toute la politique du secteur des lignes aériennes, et peut-être de prendre des règlements qui pourraient aider à attirer de nouveaux concurrents sur le marché?

Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, mais je me demande si vous pourriez nous aider à cet égard. Examine-t-on les possibilités du côté du cabotage ou des six libertés?

**M. Collette:** Beaucoup d'experts m'ont donné des conseils. On vient de parler du cabotage et je ne pense pas que ce soit la solution. Supposons toutefois que les Américains soient d'accord. Quel en serait le résultat? Je pense que cela ferait beaucoup de tort à l'industrie intérieure canadienne.

Il y a des arguments en faveur de l'ouverture totale du marché aérien. Je pense qu'à long terme, nous n'aurions probablement plus Air Canada. Certains s'en fichent, mais pas moi. Ce n'est pas un point de vue teinté par un nationalisme canadien des années 70. Je crois que nous sommes un pays unique, possédant des institutions et des valeurs uniques, et nous voulons rester indépendants. Nous voulons conserver les bons emplois chez nous.

Les sénateurs se rappelleront peut-être que lorsque American Airlines possédait une participation de 33 p. 100 et 25 p. 100 des actions avec droit de vote de Canadian Airlines, comme le permet l'OTC, beaucoup d'emplois spécialisés se sont retrouvés à Dallas. Voulons-nous nous contenter des emplois de service de première ligne? Non, je pense que les gouvernements ont l'obligation d'essayer de maintenir un environnement créateur pour que nous puissions conserver les emplois de pointe, les réservations, les emplois dans l'informatique et l'entretien, au Canada. C'est un aspect.

Les six libertés modifiées sont une variante du cabotage. Cela permet d'offrir un service d'une ville à une autre en passant par une plaque tournante aux États-Unis, ou à l'inverse, en passant par une plaque tournante au Canada. J'ai toujours pensé que ce ne serait pas une mauvaise chose. J'en ai parlé aussi à Norm Mineta. On ne semble pas être en faveur de cela, pour les mêmes raisons que le cabotage intégral.

Quoi qu'il en soit, même si cela se réalisait, vous auriez bien du mal à convaincre les gens d'accepter d'avoir à passer deux fois les douanes, ce qui serait très malcommode. Je ne suis pas sûr que ce soit la solution.

Certains experts évoquent l'idée d'un transporteur exclusivement canadien créé par un concurrent étranger, comme Virgin Blue en Australie, qui se conformerait aux lois canadiennes. Les employés sont payés en dollars canadiens, la

The issue is if that is allowed, then the 25 per cent foreign ownership for Air Canada must be waived.

We have just changed the famous 10 per cent that became 15 per cent single shareholder in Bill C-14. That was a subject of dispute when ONEX came on the scene. It is theoretical. If we allow a counterpart to Virgin Blue in Canada, now that we have changed the law, we could, in effect, have a foreign interest, for example, a U.S. carrier, own Air Canada.

You say, well, there is protection in the Air Canada Public Participation Act because the headquarters must be in Montreal. It even specified that the maintenance centre must be in Montreal, Winnipeg, Toronto or wherever. However, the rest of the key jobs will go. Head office in Montreal will be much like the banks' head offices when they fled to Toronto in 1976. That is not really the answer.

What else do we have? One option is to re-regulate the industry, to turn the clock back to the 1980s and the 1970s and have the CTA regulate capacity and prices. Do we want to do that? Since deregulation, air travel has grown exponentially. Fares have gone down. Fares in 2001 were 10 per cent lower than in 2000. That is not the case if you live on the Îles-de-la-Madeleine and in other small communities, where there is a real problem. However, most Canadians are within driving distance of a competitive system.

We could deregulate. I talked about that and all the pundits came down on me. That is an option to which most people do not wish to return.

The other is to ensure competition. The Competition Act is there to encourage competition, and let us ensure that these airline-specific amendments work. The commissioner is saying he did not get it right two years ago. He wants us to repair that.

Then the issue becomes, should it be for a certain period. Should we have some kind of review? I am hopeful that in a few years, we will have market stabilization. I would hope that Air Canada's domestic share would go down to 55 or 60 per cent, and then we would have viable options in most city pairs and help many of the smaller carriers. Maybe Air Canada would sell the regionals. Mr. Milton has hinted at that in the press. Then we would not need this clause. However, right now we do.

**Senator Fitzpatrick:** You touched on something that is a puzzle to me, and that is the question of ownership — not the percentage ownership of one shareholder, but foreign ownership. If we want an airline industry or airline in Canada that will compete with the other international airlines, how can that be achieved when we cannot compete worldwide for equity, for financing of the airline?

compagnie suit les règles canadiennes, et cetera. Le problème est que si cela est permis, alors il faut supprimer la limite de 25 p. 100 de propriété étrangère dans le cas d'Air Canada.

Nous venons tout juste de changer la fameuse règle des 10 p. 100, qui a été remplacée dans le projet de loi C-14 par 15 p. 100 pour un même actionnaire. Cela a soulevé la controverse quand ONEX a fait son entrée en scène. C'est théorique. Si nous autorisons la création au Canada d'un équivalent de Virgin Blue, maintenant que nous avons changé la loi, plus rien ne s'opposerait à ce qu'une compagnie étrangère, par exemple un transporteur américain, achète Air Canada.

Vous me direz que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada offre une protection parce que le siège social doit être à Montréal. Il est même précisé que le centre d'entretien doit être à Montréal, Winnipeg, Toronto ou ailleurs. Cependant, tous les autres emplois clés s'en iront. Le siège social de Montréal ressemblera aux sièges sociaux des banques, quand celles-ci ont déménagé à Toronto en 1976. Ce n'est pas vraiment la solution.

Que reste-t-il d'autre? Une option serait de reréglementer l'industrie, de retourner en arrière, aux années 80 et même aux années 70, et de demander à l'OTC de réglementer la capacité et les prix. Voulons-nous vraiment le faire? Depuis la déréglementation, le voyage en avion a connu une croissance exponentielle. Les tarifs ont diminué. Les tarifs en 2001 étaient 10 p. 100 plus bas qu'en 2000. Ce n'est pas le cas pour ceux qui vivent aux Îles-de-la-Madeleine ou dans d'autres petites localités, où il existe un véritable problème. Par contre, la plupart des Canadiens vivent à une distance raisonnable d'un réseau concurrentiel.

Nous pourrions déréglementer ce secteur. J'ai évoqué cette idée et tous les soi-disant experts sont tombés dessus. C'est une option à laquelle la plupart des gens ne veulent pas revenir.

L'autre possibilité, c'est de renforcer la concurrence. La Loi sur la concurrence vise à encourager la concurrence, et faisons en sorte que ces modifications visant spécifiquement le secteur aérien fonctionnent. Le commissaire dit qu'il a raté son coup il y a deux ans. Il veut corriger cette erreur.

La question se pose ensuite de savoir si cela devrait s'appliquer pendant une certaine période. Devrions-nous prévoir un examen quelconque? J'espère que dans quelques années, le marché se sera stabilisé. J'espère que la part intérieure d'Air Canada baissera à 55 p. 100 ou 60 p. 100 et que nous aurons alors des options viables dans la plupart des paires de villes, ce qui aidera beaucoup de petits transporteurs. Peut-être qu'Air Canada vendra ses lignes régionales. M. Milton a évoqué cette possibilité dans la presse. À ce moment-là, nous n'aurions pas besoin de cette disposition. Mais pour l'instant, nous en avons besoin.

**Le sénateur Fitzpatrick:** Vous avez abordé une question qui me rend perplexe, celle de la propriété — non pas le pourcentage que peut posséder un même actionnaire, mais la propriété étrangère. Si nous voulons avoir au Canada une industrie aérienne ou une compagnie aérienne capable de concurrencer les autres compagnies aériennes internationales, comment pouvons-nous y parvenir si nous ne pouvons pas aller chercher des capitaux ailleurs dans le monde?

It seems to me that that policy or requirement really restricts the ability of Air Canada, or another airline that wants to start up, to grow and compete with other major airlines. Would you care to comment on that?

**Mr. Collenette:** Air Canada is a business that can raise money anywhere it wants, and it has. In fact, foreign bondholders hold much of its debt. They can raise money anywhere, and the question is whether they need the equity.

Even if you raised it 100 per cent, I do not think that would be the answer for Air Canada with the current balance sheet and debt problems. I really do not think that is the answer. However, if you did that, you would ultimately lose control of Air Canada or WestJet or any other, similar airline.

Many countries, including the U.S., keep that 25 per cent limit. The Americans, who are our biggest competitors, do not want to lose control over their own airline industry. They are pretty shrewd, and if it is good enough for them, then it is good enough for me, or for us, the government, the royal "we."

**Senator Meighen:** There is not much left to do except cross a few t's and dot some i's, and I would like to ask you about that.

In respect of proposed section 104, if the commissioner issued an interim order and subsequently the tribunal found there was no basis for it, would there be any recourse for the dominant carrier in terms of damages to reputation or to revenues?

**Mr. Collenette:** No, but I can tell you that the tribunal would think twice about granting powers to the commissioner on a subsequent occasion.

In other words, if it were used in a frivolous manner, as I said before, then the tribunal would be very tough on the commissioner. However, no, there is no recourse.

**The Chairman:** There is also no recourse for the government.

**Mr. Collenette:** That is correct.

**Senator Meighen:** It is part and parcel of some of the concerns, as you can well appreciate. The commissioner is both judge and jury, and if he is wrong, the only sanction is that the tribunal would be more careful the next time.

**Mr. Collenette:** Senator, I am told that section 103 applies to other industries in the same way. There is no way to sue for damages. We should not only finger this particular cease and desist power of the commissioner.

Il me semble que cette politique ou cette exigence limite vraiment beaucoup la capacité d'Air Canada ou de toute autre compagnie qui voudrait se lancer sur le marché d'assurer sa croissance et de rivaliser avec les autres grandes compagnies aériennes. Qu'avez-vous à dire là-dessus?

**M. Collenette:** Air Canada est une entreprise qui peut aller chercher de l'argent n'importe où, et elle l'a fait. En réalité, des détenteurs d'obligations étrangers possèdent une bonne partie de sa dette. La compagnie peut amasser des fonds n'importe où, et la question est de savoir si elle a besoin de cet avoir propre.

Même si on relevait la limite à 100 p. 100, je ne crois pas que ce serait la solution pour Air Canada, compte tenu de ses états financiers actuels et de ses problèmes d'endettement. Je ne crois pas que ce soit la solution. Cependant, si on le faisait, on finirait par perdre la propriété d'Air Canada ou de WestJet, ou de toute autre compagnie aérienne semblable.

Beaucoup de pays, y compris les États-Unis, conservent cette limite de 25 p. 100. Les Américains, qui sont nos plus féroces concurrents, ne veulent pas perdre le contrôle de leur propre secteur des compagnies aériennes. Ils sont assez rusés et si c'est bon pour eux, c'est bon pour moi, ou pour nous, pour le gouvernement, le «nous» royal.

**Le sénateur Meighen:** Il ne reste pas grand-chose à faire, sinon mettre les points sur les i, et je voudrais vous demander de le faire.

Au sujet de l'article 104 proposé, si le commissaire émet une ordonnance provisoire et si, par la suite, le tribunal juge qu'elle n'est pas fondée, le transporteur dominant aurait-il des recours quelconques pour être indemnisé des dommages à sa réputation ou à ses revenus?

**M. Collenette:** Non, mais je peux vous dire que le tribunal y penserait à deux fois avant d'accorder des pouvoirs au commissaire ultérieurement.

Autrement dit, si ce pouvoir était utilisé de manière frivole, comme je l'ai dit tout à l'heure, alors le tribunal serait très sévère envers le commissaire. Mais pour répondre à votre question, non, il n'y aurait pas de recours.

**Le président:** Il n'y a pas non plus de recours pour le gouvernement.

**M. Collenette:** C'est exact.

**Le sénateur Meighen:** Cela suscite certaines inquiétudes, comme vous le comprendrez. Le commissaire est à la fois juge et jury, et s'il se trompe, la seule sanction est que le tribunal ferait plus attention la prochaine fois.

**M. Collenette:** Sénateur, on me dit que l'article 133 s'applique aux autres secteurs de la même façon. Il n'est pas possible d'intenter des poursuites pour dommages-intérêts. Nous ne devrions pas nous attarder exclusivement à ce pouvoir du commissaire relativement à une ordonnance d'interdiction.

**Senator Meighen:** Perhaps we should not, but the consequences in an industry that is, by your own admission and certainly by my observation, fairly shaky, could be quite draconian. However, let us leave that. You have answered my question. Thank you.

This confuses me. Am I right that your eventual ideal scenario would be strong regional airlines feeding into a strong national-international carrier?

**Mr. Collenette:** Do you mean for Air Canada?

**Senator Meighen:** I mean for Canada. That strong, national and international carrier could be Air Canada, or perhaps WestJet. However, you referred often to the Îles-de-la-Madeleine and to Moose Jaw, whom someone has to service. I understand that a large international carrier such as Air Canada does not make money doing that.

**Mr. Collenette:** That is why they are looking at those markets. As of January 4, they will be in a legal position under Bill C-26 to give notice to terminate service in small communities.

**Senator Meighen:** Right, however, some of the larger communities that are still — and I do not want to insult anyone — outlying, act as feeder points for a national or international carrier. Is that not correct?

**Mr. Collenette:** Yes, that is correct.

**Senator Meighen:** Obviously, they have an interest. Do you see Air Canada, for example, remaining in a regional market with other companies?

**Mr. Collenette:** I alluded to that earlier. I do not see why Air Canada must offer service to Chicoutimi or Sault Ste. Marie or any of these smaller communities simply for the sake of an international feed.

**Senator Meighen:** Air Chicoutimi will not fly to London.

**Mr. Collenette:** There are interlining arrangements. One of the raps against the merger from British Airways — and I met with Mr. Rod Eddington, their chief executive, about this last year — is that they allege that Air Canada is charging exorbitant interline fees to connect with the A-flights. I told them to speak to this at the bureau, but they did not want to do that for some reason. Then I said, “Well, do not complain to us.”

The fact is that outfits like Bearskin, which interlines with Air Canada or American Airlines, should serve the small communities.

I happen to believe that 6 times out of 10 on transborder routes, and more on transoceanic ones, Canadians will fly with Air Canada. I do not understand why they have to maintain that presence, but they claim to need the feed. I do not believe it. They

**Le sénateur Meighen:** Peut-être que non, mais les conséquences pourraient être tout à fait draconiennes, dans une industrie qui est plutôt fragile, de votre propre aveu, et c’est aussi ce que j’ai observé moi-même. Quoi qu’il en soit, laissons cela de côté pour l’instant. Vous avez répondu à ma question. Merci.

Je ne comprends plus très bien. Ai-je raison de dire que votre scénario idéal éventuel serait celui de solides transporteurs régionaux qui serviraient à alimenter un solide transporteur national-international?

**M. Collenette:** Vous voulez dire pour Air Canada?

**Le sénateur Meighen:** Je veux dire pour le Canada. Ce transporteur solide national et international pourrait être Air Canada, ou peut-être WestJet. Mais vous faites souvent allusion aux Îles-de-la-Madeleine et à Moose Jaw, qu’il faut bien que quelqu’un desserve. Je crois savoir que cette liaison n’est pas rentable pour un international comme Air Canada.

**M. Collenette:** C’est pourquoi Air Canada est en train d’étudier ces marchés. À compter du 4 janvier, elle sera légalement autorisée, aux termes du projet de loi C-26, à donner préavis de la cessation de service à ces petites localités.

**Le sénateur Meighen:** D’accord. Mais il y a quand même d’assez grandes villes qui sont pourtant — je ne veux insulter personne — relativement à l’écart et qui servent à alimenter un transporteur national ou international. N’est-ce pas exact?

**M. Collenette:** Oui, c’est exact.

**Le sénateur Meighen:** Cela présente certainement de l’intérêt. Envisagez-vous qu’Air Canada, par exemple, reste dans un marché régional avec d’autres compagnies?

**M. Collenette:** J’ai fait allusion à cela tout à l’heure. Je ne vois pas pourquoi Air Canada doit offrir un service vers Chicoutimi ou Sault Ste. Marie ou d’autres petites localités simplement pour alimenter ses lignes internationales.

**Le sénateur Meighen:** Air Chicoutimi n’offre pas de vol vers Londres.

**M. Collenette:** Il y a des arrangements de correspondance intercompagnies. L’une des objections de British Airways contre la fusion — et j’ai rencontré Rod Eddington, son chef de la direction, à ce sujet l’année dernière — est qu’Air Canada exige, selon elle, des frais exorbitants pour les arrangements intercompagnies permettant des correspondances avec les vols de catégorie A. J’ai dit à British Airways d’en parler à l’office, mais elle ne veut pas le faire pour je ne sais quelle raison. J’ai dit que dans ce cas, nous ne pouvions rien faire pour elle.

C’est un fait que des compagnies comme Bearskin, qui a des arrangements intercompagnies avec Air Canada ou American Airlines, devraient desservir les petites localités.

Il se trouve que je suis convaincu que six fois sur dix, pour les vols internationaux, et davantage pour les vols transocéaniques, les Canadiens prennent Air Canada. Je ne comprends pas pourquoi cette présence reste nécessaire, mais la compagnie

needed it when they and Canadian were knocking heads. However, why not just serve the major markets and have independent regionals interlining?

**Senator Meighen:** Perhaps if Mr. Milton is hinting at the sale of the regionals, as you alluded to earlier, he may be coming around to your way of thinking.

**Mr. Collenette:** When I said, "hinted," I should have said that he stated this publicly.

**Senator Meighen:** You said it was in the newspapers.

How would you respond to someone who believes that if this bill is passed, the Competition Commissioner will become the sole judge of competition and the allocator of market share?

Earlier, minister, you said that you rather liked 50 or 55 per cent as Air Canada's eventual share of the market. Who is to say that the commissioner will share that view? I realize that he is not legally charged with being a market allocator; however, would you not agree that that could effectively be the case? The commissioner might think that 55 per cent is not enough, or too much.

**Mr. Collenette:** Senator, he would be exceeding his powers if he took action simply because he had a notion of what the best market share should be.

His only recourse for using this power is to look at the evidence on a *prima facie* basis to determine that there is predatory behaviour, and that there is evidence that a dominant carrier is either applying capacity or manipulating price below cost to undermine the competition.

If the commissioner were to try to become the "market allocator," as you have described it, the tribunal would throw it out. I would say that his credibility would be damaged.

**Senator Meighen:** I hope you are right. The powers that you are giving the commissioner could be used, consciously or unconsciously, to make him into a market allocator. However, you may be right that the judicial constraint will be such that that will not happen.

Are you concerned at all that competition at the regional level would be restricted by this proposed legislation? If Air Canada were no longer in that market and it were now only ABC airlines, they would not necessarily charge less than what is being charged now.

**Mr. Collenette:** That is always the danger. However, there is a better chance for competition with smaller entities in smaller markets than with the Air Canada regional family and a small operator, such as Eastern Provincial Airways, versus Air Nova.

affirme qu'elle a besoin de ces lignes d'apport. Je n'en suis pas convaincu. C'était nécessaire quand Air Canada et Canadian se livraient un duel sans merci. Mais pourquoi ne pas se contenter de servir les grands marchés et laisser des compagnies régionales indépendantes s'occuper du reste, dans le cadre d'accords intercompagnies?

**Le sénateur Meighen:** Si M. Milton laisse entendre qu'il pourrait vendre les compagnies régionales, comme vous l'avez dit tout à l'heure, c'est peut-être qu'il commence à se rendre à votre avis.

**M. Collenette:** Quand j'ai dit «laisse entendre», j'aurais dû dire qu'il a dit cela publiquement.

**Le sénateur Meighen:** Vous avez dit que c'était dans les journaux.

Que répondriez-vous à quelqu'un qui est convaincu que si ce projet de loi est adopté, le Commissaire à la concurrence deviendra le seul juge de la concurrence et présidera à la répartition des parts de marché?

Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous avez dit que vous aimeriez bien qu'Air Canada finisse par avoir une part du marché de 50 ou 55 p. 100. Qui nous dit que le commissaire sera de cet avis? Je me rends compte qu'il n'est pas chargé par la loi de faire l'attribution des parts de marché; mais ne convenez-vous pas que cela pourrait effectivement être le cas? Le commissaire pourrait penser que 55 p. 100, ce n'est pas assez, ou que c'est trop.

**M. Collenette:** Sénateur, il outrepasserait ses pouvoirs s'il prenait des mesures simplement parce qu'il a une idée préconçue de ce que doivent être les parts de marché.

Son seul recours pour utiliser ce pouvoir, c'est d'examiner les faits pour déterminer s'il y a, à première vue, des pratiques abusives et si les faits démontrent qu'un transporteur dominant utilise sa capacité ou fixe des prix inférieurs au prix de revient pour ruiner la concurrence.

Si le commissaire essayait de devenir un «répartiteur des parts de marché», comme vous l'avez dit, le tribunal annulerait ses décisions. Je dirais que sa crédibilité serait alors ébranlée.

**Le sénateur Meighen:** J'espère que vous avez raison. Les pouvoirs que vous donnez au commissaire pourraient être utilisés, délibérément ou inconsciemment, pour répartir arbitrairement les parts de marché. Cependant, vous avez peut-être raison de dire que les contraintes judiciaires seront telles que cela n'arrivera pas.

Craignez-vous le moins que la concurrence au niveau régional soit limitée par cette loi? Si Air Canada n'était plus présente sur ce marché, si l'on y trouvait dorénavant seulement les Lignes aériennes ABC, celles-ci ne feraient pas nécessairement payer moins cher que les tarifs actuels.

**M. Collenette:** C'est toujours le danger. Toutefois, la concurrence a plus de chances de se manifester avec des petites entités dans des petits marchés que dans la famille régionale d'Air Canada, chez un petit exploitant comme Eastern Provincial Airways que chez Air Nova.

We have good competition in the North. Not only do we have First Air and Air North, but also many smaller carriers, some of which have a handful of planes, to provide competitive service.

Frankly, the big problems with competition occurred in areas of Ontario, Quebec and the Atlantic. There is competition in the West.

I do not know what Air Canada's market share is for the western routes, but I suspect they are fairly even with WestJet overall. On specific city pairs, they are probably in the weaker position.

You made the point that if they pulled out, Bearskin would hose the market, but someone else will just step in and offer a more competitive product and we will have all these small carriers.

**Senator Meighen:** How many carriers do we have?

**Mr. Collenette:** There are 600 to 800 carriers.

**Senator Meighen:** It would not be Air Canada, would it? The commissioner would prohibit them from doing it.

**Mr. Collenette:** No, no.

**Senator Meighen:** He would take the position that there was predatory pricing if Air Canada started to move back in.

**Mr. Collenette:** Not necessarily. Air Canada's problem on all these smaller routes is that they have well-paid, unionized employees, a high cost structure and big planes. If they pull out of some of these small markets, someone will go in with a Beechcraft, a 19 seater or other equipment. They may be non-union and have a lower cost structure, and they will offer lower fares.

**Senator Meighen:** Do you have to negotiate over the slots that are owned by airlines in order to open up the market?

**Mr. Collenette:** Airlines do not own slots in this country; they are allocated under the authority of the Minister of Transport in the Aeronautics Act. We are enhancing that authority in Bill C-42. Slots are only a problem at Pearson, where the slot allocator is funded by all the airlines, including foreign carriers. A consultant out of Calgary allocates slots, and there is never any problem.

**Senator Meighen:** There is no problem at Toronto City Centre?

**Mr. Collenette:** There is definitely no problem at Toronto City Centre, and no problem at Pearson, even for peak slots. We do not really have a slot problem in the country, unlike the New Yorks and the Heathrows of this world.

Nous avons une bonne concurrence dans le Nord. Il y a seulement First Air et Air North, mais aussi beaucoup de petits transporteurs, dont certains n'ont que quelques avions, et qui offrent des prix concurrentiels.

Franchement, les grands problèmes en matière de concurrence se sont posés en Ontario, au Québec et dans l'Atlantique. Il y a de la concurrence dans l'Ouest.

J'ignore quelle est la part de marché d'Air Canada dans l'Ouest, mais je soupçonne qu'elle doit être à peu près à égalité avec celle de WestJet. Pour certaines destinations, ils sont probablement en position de faiblesse.

Vous avez dit que s'il se retirait, Bearskin exploiterait le marché à mort, mais quelqu'un d'autre viendra offrir un produit plus concurrentiel et nous aurons une foule de petits transporteurs.

**Le sénateur Meighen:** Combien de transporteurs avons-nous?

**M. Collenette:** Il y a entre 600 et 800 transporteurs.

**Le sénateur Meighen:** Ce ne sera pas Air Canada, n'est-ce pas? Le commissaire lui interdirait de le faire.

**M. Collenette:** Non, non.

**Le sénateur Meighen:** Il dirait qu'il y a pratique de prix d'éviction, si Air Canada commençait à vouloir revenir.

**M. Collenette:** Pas nécessairement. Le problème d'Air Canada, dans tous ces petits marchés, c'est qu'elle a des employés syndiqués fort bien payés, une structure de coûts fixes élevée et de gros avions. Si elle se retire de certains petits marchés, quelqu'un d'autre viendra offrir un service avec un Beechcraft, un appareil de 19 places ou quelque chose du genre. Les employés pourraient être non syndiqués, les coûts fixes moins élevés, et les tarifs seraient plus bas.

**Le sénateur Meighen:** Vous faut-il négocier pour l'obtention des créneaux qui appartiennent aux compagnies aériennes, afin d'ouvrir le marché?

**M. Collenette:** Les compagnies aériennes ne possèdent pas de créneaux dans notre pays; ceux-ci leurs sont attribués par le ministre des Transports, aux termes de la Loi sur l'aéronautique. Nous renforçons ce pouvoir dans le projet de loi C-42. Les créneaux posent un problème seulement à Pearson, où le mécanisme d'attribution des créneaux est financé par toutes les compagnies aériennes, y compris les transporteurs étrangers. Un expert-conseil de Calgary attribue les créneaux et il n'y a jamais de problème.

**Le sénateur Meighen:** Il n'y a pas de problème à l'Aéroport du centre-ville de Toronto?

**M. Collenette:** Il n'y a absolument pas de problème à l'Aéroport du centre-ville de Toronto, et il n'y a pas de problème non plus à Pearson, même pour les créneaux de pointe. Nous n'avons pas vraiment un problème de créneaux dans notre pays, ce n'est pas comme à New York ou à Heathrows.

**Senator Oliver:** Minister, in your paper, I was surprised that you chose to say that we have an industry, or company or airline-specific policy in this bill and there are other countries that do that. You said in your paper that the power is not unique to Canada; they have it in the European Union.

Are you aware that in Australia, where they experienced the failure of an airline, the head of their Competition Bureau, Professor Fells, has criticized Canada's approach and said he would not follow anything like it?

**Mr. Collenette:** I am not aware of that specifically, but frankly, the Australian market is not a paragon of virtue.

You cannot compare the Australian market with the Canadian market. Australia does not sit next door to the wealthiest country on earth, with literally thousands of planes. It is not a comparable situation.

**Senator Oliver:** Professor Fells said it is poor public policy to try to regulate an airline industry through framework legislation.

**Mr. Collenette:** If you accept that, what you are really saying to the government is, "We want you to regulate the industry."

**Senator Oliver:** No. We would like you to develop a vision for airline policy in Canada and come up with new legislation to deal with that and let competition policy be competition policy.

**Mr. Collenette:** Senator, we did that in Bill C-26. It passed unanimously in the House of Commons. There were no divisions amongst the five parties. It was passed unanimously in the Senate. There was the appendix that I read to you, which actually reinforced our concerns on Bill C-26.

I get a little concerned when it is said that we do not have an airline policy. The undertakings the commissioner negotiated with Air Canada, as entrenched in Bill C-26, the amendments to the CTA on prices on monopoly routes and the predatory behaviour clauses all constitute government policy. If you throw this approach out in trying to have competition as adjudicated by the Competition Act, then you will have one potentially dominant carrier in the country and that will ultimately affect price. The only way to get around that is to re-regulate Air Canada.

Can we force Air Canada to break up? I am not sure the shareholders would be happy. We can re-regulate them, but there will be much fuss and many court challenges in doing that. What else can we do?

**Le sénateur Oliver:** Monsieur le ministre, dans votre document, j'ai été étonné que vous ayez choisi de dire que nous avons dans ce projet de loi une politique conçue spécifiquement pour un secteur ou une compagnie ou une compagnie aérienne, et que d'autres pays en font autant. Vous avez dit dans votre document que ce pouvoir n'est pas particulier au Canada, que cela existe dans l'Union européenne.

Êtes-vous au courant qu'en Australie, où une compagnie aérienne a fait faillite, le chef du Bureau de la concurrence, le professeur Fells, a critiqué la méthode du Canada et a dit qu'il ne suivra pas ce modèle?

**M. Collenette:** Je ne suis pas au courant de cela précisément, mais franchement, le marché australien n'est pas un paragon de vertu.

On ne peut pas comparer le marché australien et le marché canadien. L'Australie n'a pas comme voisin le pays le plus riche du monde, où il y a littéralement des milliers d'avions. La situation n'est pas comparable.

**Le sénateur Oliver:** Le professeur Fells a dit que c'est une mauvaise politique publique que d'essayer de réglementer une industrie aérienne au moyen d'une loi cadre.

**M. Collenette:** Si vous êtes d'accord avec cela, ce que vous dites en fait au gouvernement, c'est ceci: «Nous voulons que vous réglementiez l'industrie».

**Le sénateur Oliver:** Non. Nous aimerions que vous mettiez au point un cadre en vue d'une politique du secteur aérien au Canada et que vous présentiez une nouvelle loi mettant cela en pratique, et que vous laissiez la politique de la concurrence s'occuper de la concurrence.

**M. Collenette:** Sénateur, c'est ce que nous avons fait avec le projet de loi C-26. Il a été adopté à l'unanimité à la Chambre des communes. Il n'y avait aucune dissension parmi les cinq partis. Il a été adopté à l'unanimité au Sénat. Il y avait l'appendice que je vous ai lu et qui renforçait en fait nos préoccupations relativement au projet de loi C-26.

Je m'inquiète un peu quand j'entends dire que nous n'avons pas de politique du secteur aérien. Les engagements que le commissaire a négociés avec Air Canada, tels qu'inscrits dans le projet de loi C-26, les modifications à l'OCT à propos des prix sur les routes monopolistiques et les pratiques d'éviction, tout cela représente une politique gouvernementale. Si vous laissez tomber tout cela pour tenter d'avoir une concurrence telle que prévue par la Loi sur la concurrence, vous vous retrouverez avec un seul transporteur potentiellement dominant et cela aura, en fin de compte, un effet sur les prix. Le seul moyen de contourner cela, c'est de reréglementer Air Canada.

Pouvons-nous forcer Air Canada à se scinder? Je ne suis pas certain que les actionnaires seraient contents. Nous pouvons recommencer à réglementer la compagnie, mais cela soulèvera tout un tollé et il y aura beaucoup de contestations devant les tribunaux. Que pouvons-nous faire d'autre?

I receive a lot of criticism, as did the government, and I do not care. I am paid to do that. However, if people do not like the government's policy as endorsed by the House and the Senate in Bill C-26, tell us what else we can do. We have explored some of these things today.

**Senator Oliver:** Debra Ward's report, "The Impact of Airline Restructuring in Canada: Third Interim Report," has gone through all the options you discussed, such as should we re-regulate. She is not able to come up with any of the answers and suggests that what we need is a new look, a new vision and a new policy. What would you recommend?

**Mr. Collette:** What does that mean, "a new vision"? It is great to say that.

**The Chairman:** You referred to Air Canada as a "fragile giant." Obviously, it is. Do you have any concerns that the stress that may be put on them by this bill or the government's viewpoints could topple them? If they did collapse, it would seem to me that would lead to major chaos. Do we not need to tread carefully here?

**Mr. Collette:** I think Air Canada's challenge, and Mr. Milton is meeting it in many respects, is to reorganize the airline, cut costs, reduce capacity and achieve higher seat utilization. All of these things will make the company more competitive.

After September 11, he was asking for a \$4 billion bailout, but recently he has said the carrier may break even this year. It is a combination of the market recovering and the fact that Air Canada is getting its own costs under control. If that continues, then I assume they can deal with their horrendous debt problems.

Air Canada, as an airline, will always be there. There may be financial pressures that force a restructuring at some point. I am not sure we are there, and I am not saying we will reach that point. Air Canada is too big not to survive in some form. Is it too big to fail? No. That is the challenge that management are working towards right now in reducing their costs and trying to come to new arrangements with their workers, the same as in any business.

I do not think Canadians should worry about Air Canada not being there. It will be there in some shape or form, and I would say a significant form. The government wants to ensure that Air Canada has some competition. They have it in the western half of the country and some selected markets in the East. There is another part of the country where we need competition and that is why we are back with these amendments.

Je fais l'objet de beaucoup de critiques, tout comme le gouvernement, et je m'en fiche. Je suis payé pour cela. Cependant, si les gens n'aiment pas la politique du gouvernement, qui a été appuyée par la Chambre et le Sénat dans le projet de loi C-26, dites-nous ce que nous pourrions faire d'autre. Nous avons exploré certaines possibilités aujourd'hui.

**Le sénateur Oliver:** Le rapport de Debra Ward, intitulé «L'impact de la restructuration du secteur aérien: Troisième rapport provisoire», a passé en revue toutes les options que vous avez discuté, comme la possibilité de reprendre la réglementation. Elle n'est pas parvenue à trouver des réponses ou des solutions et elle suggère que ce qu'il faut, c'est une nouvelle approche, une nouvelle vision et une nouvelle politique. Que recommanderiez-vous?

**M. Collette:** Qu'est-ce que cela veut dire, «une nouvelle vision»? C'est facile à dire.

**Le président:** Vous avez qualifié Air Canada de «géant aux pieds d'argile». C'est évidemment le cas. Craignez-vous que le stress que pourrait lui imposer ce projet de loi ou le point de vue du gouvernement pourrait provoquer l'effondrement de la compagnie? Si la compagnie s'effondre, il me semble que ce serait le chaos. Ne devrions-nous pas faire attention?

**M. Collette:** Je pense que le défi d'Air Canada — et M. Milton est en train de le relever à bien des égards — c'est de réorganiser la compagnie, de réduire ses coûts, de réduire sa capacité et d'en arriver à une meilleure utilisation des places disponibles. Tout cela rendra la compagnie plus compétitive.

Après le 11 septembre, il a demandé 4 milliards de dollars pour renflouer la compagnie, mais récemment, il a dit qu'elle pourrait faire ses frais cette année. C'est en partie en raison de la reprise du marché et en partie le fait qu'Air Canada est en train de resserrer ses coûts. Si cela continue, alors je peux supposer que la compagnie sera capable de s'attaquer à son épouvantable problème d'endettement.

Air Canada, comme compagnie aérienne, existera toujours. Il peut y avoir des pressions financières qui forceront une réorganisation à un moment donné. Je ne suis pas certain que nous en soyons là et je ne dis pas que nous atteindrons ce point. Air Canada est une trop grosse compagnie pour ne pas survivre sous une forme ou sous une autre. Est-elle trop grosse pour faire faillite? Non. C'est le défi que la direction doit relever en ce moment même, en réduisant les coûts et en essayant de conclure de nouveaux arrangements avec les travailleurs. C'est la même chose que dans n'importe quelle entreprise.

Je ne pense pas que les Canadiens doivent s'inquiéter au sujet de l'avenir d'Air Canada. La compagnie continuera d'exister sous une forme ou sous une autre, et je dirais qu'elle aura une présence notable. Le gouvernement veut s'assurer qu'Air Canada ait de la concurrence. Elle a de la concurrence dans la moitié ouest du pays et dans certains marchés dans l'Est. Il y a une autre partie du pays où nous avons besoin de concurrence et c'est pourquoi nous revenons à la charge avec ces amendements.

**The Chairman:** Thank you for your appearance. It has been illuminating.

The committee adjourned.

**Le président:** Je vous remercie pour votre contribution. Elle a été éclairante.

La séance est levée.

---





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada – Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

APPEARING

The Honourable David Collenette, M.P., P.C., Minister of  
Transport.

WITNESS

*From Transport Canada:*

Mr. Brian R. Carr, Executive Advisor, Airline Restructuring, Air  
Policy.

COMPARAÎT

L'honorable David Collenette, député, c.p., ministre des  
Transports.

TÉMOIN

*De Transports Canada:*

M. Brian R. Carr, conseiller exécutif, Restructuration du transport  
aérien, Politique du transport aérien.