



Third Session
Fortieth Parliament, 2010-11

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, February 2, 2011
Tuesday, February 8, 2011
Wednesday, February 9, 2011

Issue No. 8

Twelfth, thirteenth and fourteenth meetings on:

The emerging issues related
to the Canadian airline industry

WITNESSES:
(See back cover)

Troisième session de la
quarantième législature, 2010-2011

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mercredi 2 février 2011
Le mardi 8 février 2011
Le mercredi 9 février 2011

Fascicule n° 8

Douzième, treizième et quatorzième réunions concernant :

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

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Mercer
(or Tardif)	Merchant
Fox, P.C.	Meredith
Frum	Seidman
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Seidman replaced the Honourable Senator Plett (*February 9, 2011*).

The Honourable Senator Meredith replaced the Honourable Senator Martin (*February 9, 2011*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Mercer
(ou Tardif)	Merchant
Fox, C.P.	Meredith
Frum	Seidman
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

* 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, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Seidman a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 9 février 2011*).

L'honorable sénateur Meredith a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 9 février 2011*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 2, 2011
(21)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Plett and Zimmer (9).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESS:

British Columbia Aviation Council (by video conference):

Jamie Molloy, Director.

The chair made an opening statement.

Mr. Molloy made a presentation and answered questions.

At 7:43 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 8, 2011
(22)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (10).

Other senators present: The Honourable Senators Downe and Meredith (2).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 2 février 2011
(21)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Plett et Zimmer (9).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son examen des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

British Columbia Aviation Council (par vidéoconférence) :

Jamie Molloy, directeur.

Le président ouvre la séance.

M. Molloy fait un exposé, puis répond aux questions.

À 19 h 43, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 8 février 2011
(22)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (10).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Downe et Meredith (2).

Également présent : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Fredericton International Airport Authority Inc.:

David Innes, President and Chief Executive Officer.

Charlottetown Airport Authority Inc.:

Doug Newson, Chief Executive Officer.

The chair made an opening statement.

Mr. Innes and Mr. Newson each made a presentation and answered questions.

At 10:53 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 9, 2011
(23)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Mercer, Merchant, Meredith and Seidman (11).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESS:

Québec Airport Council:

Denis Robillard, Director General.

The chair made an opening statement.

Mr. Robillard made a presentation and answered questions.

At 7:53 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son examen des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Autorité aéroportuaire internationale de Fredericton Inc. :

David Innes, président-directeur général.

Administration de l'aéroport de Charlottetown Inc. :

Doug Newson, directeur général.

Le président ouvre la séance.

MM. Innes et Newson font un exposé chacun, puis répondent aux questions.

À 10 h 53, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 9 février 2011
(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Mercer, Merchant, Meredith et Seidman (11).

Également présent : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son examen des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Conseil des aéroports du Québec :

Denis Robillard, directeur général.

Le président ouvre la séance.

M. Robillard fait un exposé, puis répond aux questions.

À 19 h 53, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 2, 2011

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

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

[*English*]

Senator Dawson: This evening, we are continuing our study on the emerging issues related to the Canadian airline industry. Appearing before us, on behalf of the British Columbia Aviation Council, is the director, Jamie Molloy.

Jamie Molloy, Director, British Columbia Aviation Council: I would like to give you a brief overview of aviation in the province of British Columbia. We will start with some of the high-level aspects and then come down to the lower-level aspects as far as the float planes and VFR carriers are concerned.

Over the last year, aviation activities in British Columbia and throughout the province have decreased since the post-Olympics tourism bubble has moved on. During the Olympic Games, we felt an increase in the tourism market and that aided in keeping us economically stable throughout the downturn that was felt through the rest of the country.

We are still feeling the effects of the economic slowdown in the province of British Columbia. The 2010 Olympic Games created a large tourism component and from that we were able to do marketing to try to entice people back to the province. It is working slowly, but it is taking longer than many analysts expected.

This tourism affects all levels of aviation, from both the high-level carriers and airports such as Air Canada and Vancouver International Airport, YVR, right down to the small-level float plane operators and helicopter charter companies that do heli-skiing and service in Vancouver, Vancouver Island and up to the coastline.

On the high-level aspect, there are major factors affecting the growth of aviation in the province. When I speak of “high level,” I speak of the Air Canada’s, the foreign carriers, and the WestJet’s of the world.

One of the largest factors affecting us is route and availability of those routes. The 2010 World Route Development Forum was recently held in Vancouver. That conference left a lasting impression on Vancouver and on the aviation industry. Many aspects pertain to availability of foreign carriers to access routes and landing clearances in Canada, specifically YVR.

For example, a long-haul international flight that lands into YVR generates between \$5 million to \$8 million in revenue for wages and contributes \$8 million to \$15 million of annual GDP for the province. This is a tremendous influx of economic activity for the province.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 2 février 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd’hui, à 18 h 47, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Traduction*]

Le sénateur Dawson : Ce soir, nous poursuivons notre étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. Nous accueillons aujourd’hui Jamie Molloy, directeur du British Columbia Aviation Council.

Jamie Molloy, directeur, British Columbia Aviation Council : J’aimerais vous donner un bref aperçu de l’industrie de l’aviation dans la province de la Colombie-Britannique. Je vais commencer par aborder les questions touchant les grandes compagnies aériennes pour terminer avec les petits transporteurs aériens, notamment les hydravions et les transporteurs VFR.

Au cours de la dernière année et depuis la fin des Jeux olympiques, les activités de l’aviation ont diminué partout dans la province. Durant les Jeux, nous avons assisté à une hausse du tourisme, ce qui nous a permis de demeurer stables sur le plan économique alors que tout le reste du Canada était touché par la crise.

Nous ressentons encore les effets du ralentissement économique en Colombie-Britannique. Grâce aux Jeux olympiques de 2010, le marché touristique a connu un essor fulgurant et nous en avons profité pour faire de la promotion et inciter les gens à revenir dans la province. Nous obtenons des résultats, mais beaucoup plus lentement que l’avaient prévu de nombreux analystes.

Le tourisme touche tous les niveaux de l’aviation, des transporteurs et aéroports de haut niveau comme Air Canada et l’aéroport international de Vancouver, YVR, jusqu’aux petits exploitants d’hydravions et entreprises de vols nolisés d’hélicoptères et d’hélicoptères qui desservent Vancouver, toute l’île de Vancouver jusqu’à la côte.

En ce qui a trait aux grandes entreprises de transport aérien, c’est-à-dire Air Canada, les compagnies étrangères et Wesjet, il y a d’importants facteurs qui nuisent à la croissance de l’aviation dans la province.

L’un des principaux facteurs est la disponibilité des routes aériennes. Le World Route Development Forum de 2010 s’est récemment tenu à Vancouver. Cette conférence a laissé une marque indélébile sur Vancouver et l’industrie de l’aviation. Elle portait entre autres sur la possibilité des compagnies étrangères d’avoir accès à ces routes et d’atterrir au Canada, particulièrement à YVR.

Par exemple, un vol international de longue distance qui se termine à YVR génère entre 5 et 8 millions de dollars pour couvrir les salaires et représente un apport de 8 à 15 millions de dollars au PIB de la province. Il va sans dire que cela contribue énormément à l’activité économique de la province.

Another aspect is the airport taxes component. In Canada, we have a problem in the sense that airports are still being taxed at market-value rates. Being in competition with airports in the U.S.A., this is an issue. If you are arriving internationally, say from Heathrow, it would be cheaper to fly to Seattle than to Vancouver. This is another issue of competition that keeps us in a bit of a deficiency.

Moving down to the lower level, the helicopter, as well as the VFR float plane world, there are a number of different challenges. You probably know that over the past six to eight months we had a number of high-profile accidents in that area. We have done a lot of work to improve safety. We started up a float plane association that deals with safety concerns within the industry, and we are taking greater strides than are actually regulated in order to create a safer environment.

One of the biggest issues is the closing of lighthouses through the Department of Fisheries and Oceans. We recently met with the Senate committee with regard to this issue, and we achieved at least a stay of execution for the lighthouses. We are not sure if this is permanent, but at least it gives us an opportunity for dialogue.

Another aspect that affects that sector of the industry is weather reporting. Weather reporting is spotty on the coast. The weather changes multiple times a day, and these flights are susceptible to poor weather conditions in the area.

The tourism component affects this sector of the industry. The Olympic Games were both a help and a hindrance, due to security restraints.

With regard to some of the other concerns of this industry, specifically in the Vancouver region, there is a local group that has a float plane association. They feel that they are being pushed out of the local Vancouver region, so they are trying to lobby the city and the province, as well as the federal government, to look at a not-for-profit float plane multi-user facility in Vancouver Harbour.

These are some of the major issues affecting us in the province, and these are issues that the British Columbia Aviation Council will advise on and act on, on behalf of our members.

The Chair: Thank you, Mr. Molloy. As far as the weather is concerned, some of the senators were asking if our witness could appear before us. If you had been from anywhere from Central to Eastern Canada, you could not have flown in this evening. Having you appear via teleconference solved our problems for attendance tonight.

Par ailleurs, nous sommes aussi confrontés au problème des taxes d'aéroport. Au Canada, les aéroports sont imposés en fonction des taux du marché. Du point de vue concurrentiel, nous sommes très désavantagés par rapport aux États-Unis. Si vous partiez d'un aéroport à l'étranger, par exemple d'Heathrow, il vous coûterait moins cher de vous rendre à Seattle plutôt qu'à Vancouver. C'est donc une des raisons qui expliquent pourquoi nous sommes en difficulté.

En ce qui concerne les petits exploitants d'hélicoptères et d'hydravions, il y a différents problèmes que nous devons régler. Vous avez probablement entendu parler des graves accidents qui sont survenus dans la région au cours des six à huit derniers mois. Nous avons pris d'importantes mesures pour renforcer la sécurité. Nous avons mis sur pied une association d'exploitants d'hydravions qui se préoccupe des questions de sécurité au sein de l'industrie, et nous déployons encore plus d'efforts que ce qu'exige la réglementation en vue de créer un environnement sécuritaire.

Nous sommes également très préoccupés par la fermeture des phares qu'a entreprise le ministère des Pêches et des Océans. Nous avons récemment rencontré le comité sénatorial chargé de ce dossier, et nous avons réussi à obtenir un sursis d'exécution. Nous ignorons si c'est permanent, mais au moins, nous avons la possibilité de discuter de cette question.

Les rapports météorologiques insatisfaisants nuisent également au secteur de l'aviation. L'information météorologique manque d'uniformité sur la côte. Le climat varie énormément au cours d'une journée, et les pilotes doivent effectuer des vols dans de mauvaises conditions.

Comme je l'ai déjà dit, le tourisme a également une incidence sur l'industrie. Les Jeux olympiques nous ont aidés, mais ils nous ont aussi nuit d'une certaine façon, compte tenu des considérations de sécurité.

Pour ce qui est de nos autres préoccupations, particulièrement dans la région de Vancouver, sachez qu'un groupe local a créé une association d'exploitants d'hydravions à l'échelle locale. Les exploitants d'hydravions estiment qu'on les exclue de la région de Vancouver; c'est pourquoi ils exercent des pressions auprès de la ville et des gouvernements provincial et fédéral afin qu'on envisage une installation sans but lucratif à utilisateurs multiples pour les hydravions au port de Vancouver.

Voilà donc les principales difficultés auxquelles nous sommes confrontés dans la province, et ce sont des questions sur lesquelles le British Columbia Aviation Council, au nom de ses membres, donnera des conseils et prendra des mesures.

Le président : Merci, monsieur Molloy. Étant donné le mauvais temps, certains sénateurs se demandaient si notre témoin serait en mesure de comparaître ce soir. Chose certaine, vous n'auriez pas pu prendre l'avion en partance du Centre ou de l'Est du Canada. Mais peu importe, le problème ne s'est pas posé puisque vous témoignez par téléconférence.

Senator Mercer: Mr. Molloy, thank you for appearing before our committee. You talked about landing rights and the economic spinoff of landing rights. I think you said the economic impact of long-haul landing rights is \$5 million to \$8 million.

We recently had the issue of the government denying the United Arab Emirates airlines extra landing rights in Canada. Was Vancouver on the list of the UAE's requests for landing? If so, has the British Columbia Aviation Council made representations to the government to ask them to overturn that decision?

Mr. Molloy: That is a very good question. At this point, I do not have all the information; however, I am pretty sure that Vancouver International Airport was on that list.

There has been advocacy from both sides on this issue. Vancouver International Airport has done a tremendous amount of advocacy on this issue. The British Columbia Aviation Council had a conference in late October and into November that was based on all these issues. It was based on economic growth and using Vancouver and British Columbia as the gateway. We had many speakers come in, including people from Ottawa, to talk about these issues. We are continuing to push this issue.

The other association that is working on this is the Air Transport Association of Canada, ATAC. Obviously, there has been some pushback from national carriers, Air Canada and WestJet, and they have concerns about bringing in foreign carriers.

Senator Mercer: Mr. Molloy, it is interesting that we are having a discussion about lighthouses when we are talking about the airline industry. I assume we are talking about lighthouses because of the float plane market in Vancouver and Victoria.

Mr. Molloy: Yes. I can give you a bit more information on that subject. Lighthouses play a key role for both the helicopter and the float plane community along the West Coast, which goes all the way from Victoria in the southern part, all the way up to the Queen Charlotte Islands, Haida Gwaii, and farther north. Without those lighthouses and manned stations, we leave it up to an automated system, which does not have strong maintenance records. If a lighthouse goes down, it might not be fixed for months on end. This poses a huge safety concern for those operators and for the general public.

Senator Plett: Mr. Molloy, we are all familiar with the previous demographic studies that reminded us of the pending retirement bulge and its effects on Canada and the Canadian labour market. With these forecasted retirements fast becoming a reality, what initiatives are in place to recruit young people into the aviation industry?

Mr. Molloy: That is another great question. The retirement bulge is having an effect. For the British Columbia Institute of Technology and other vocational schools that have aviation programs, their recruitment rate has decreased in many of these fields since the economic downturn. In discussing this issue with

Le sénateur Mercer : Monsieur Molloy, je vous remercie de comparaître devant le comité. Vous avez parlé des droits d'atterrissage et des retombées économiques qu'ils pourraient entraîner, notamment de l'ordre de 5 à 8 millions de dollars pour un vol long-courrier.

Récemment, nous avons vu le gouvernement refuser d'accroître les droits d'atterrissage des compagnies aériennes des Émirats arabes unis. Est-ce que Vancouver figurait sur ces demandes? Si oui, le British Columbia Aviation Council s'est-il adressé au gouvernement afin qu'il reverse sa décision?

M. Molloy : C'est une très bonne question. Pour l'instant, je n'ai pas tous les détails; cependant, je suis pas mal sûr que l'aéroport de Vancouver faisait partie de la liste.

Nous avons fait valoir vigoureusement notre position sur la question, autant d'un côté que de l'autre. L'aéroport international de Vancouver a été très actif dans ce dossier. Le British Columbia Aviation Council a tenu une conférence à la fin d'octobre et en novembre à ce sujet. Elle portait entre autres sur la croissance économique et la possibilité de faire de Vancouver et de la Colombie-Britannique la porte d'entrée du Pacifique. Nous avons reçu de nombreux intervenants, y compris des gens d'Ottawa, pour discuter de ces questions. Nous nous employons à faire progresser le dossier.

L'autre association qui exerce des pressions est l'Association du transport aérien du Canada, l'ATAC. Évidemment, ce dossier a suscité de fortes réactions négatives chez les transporteurs aériens nationaux, c'est-à-dire Air Canada et WestJet, qui se sentent menacés par l'arrivée des compagnies étrangères.

Le sénateur Mercer : Monsieur Molloy, c'est drôle que vous ayez mentionné les phares alors qu'il est question de l'industrie aérienne. Je suppose que vous parlez des phares dont dépendent les pilotes d'hydravion à Vancouver et à Victoria.

M. Molloy : C'est exact. Si vous me le permettez, je peux vous donner plus d'information sur le sujet. Les phares sont essentiels tant pour les pilotes d'hélicoptères que les pilotes d'hydravion le long de la côte Ouest, de la partie sud de Victoria jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte, Haida Gwaii, et encore plus au nord. Sans ces stations de phare ni ces gardiens, nous devons nous fier à un système automatisé qui ne signale pas tous les problèmes. Par exemple, lorsqu'un phare est brisé, cela peut prendre des mois avant qu'on ne le répare. Par conséquent, les exploitants et le public en général s'exposent à de grands risques.

Le sénateur Plett : Monsieur Molloy, nous savons tous que des études démographiques révèlent que de nombreux départs à la retraite sont imminents et que cela aura une grande incidence sur le marché du travail au Canada. Étant donné que ces prévisions se concrétisent, quelles initiatives avez-vous mises en place pour recruter des jeunes dans le secteur de l'aviation?

M. Molloy : C'est une autre excellente question. L'incidence des nombreux départs à la retraite commence à se faire sentir. À l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique et dans les autres écoles de formation professionnelle qui offrent des programmes d'aviation, le taux de recrutement a diminué dans

members, obviously cost is still an issue for many young people who are considering becoming involved in aviation. As well, nationally, as an industry, we still do not have a comprehensive program. Once a person gets into the aviation industry, whether as a pilot or as a maintenance engineer, their first jobs are usually ones that hardly pay their rent, let alone pay off any of the bills they have incurred to obtain this training. Working conditions are usually poor to extremely poor. As other jobs offer much higher starting wages, recruitment is a challenge.

Senator Plett: I appreciate what you are saying; however, aside from possibly the oil and gas industry, where it seems that people can start making \$20, \$25 or \$30 an hour, the aviation industry would not be much different in that regard from other trades, most construction trades, if you will, would it? Becoming a lawyer or a doctor, et cetera, would pose the same problems as your industry, I assume.

Before you answer, I will follow up with two related questions. I would like you to speak a little more to my first question, but where do you see growth opportunities in B.C.'s aviation sector, and what do you see as the greatest challenges to that growth?

Mr. Molloy: With respect to the retirement component, if we look at retirement alone without actually looking at the recruitment side of the equation, we have a problem. With the larger carriers, such as Air Canada — the 705's is what we call them in the Canadian Aviation Regulations — with respect to a recruitment program; there is a well entrenched co-pilots program that graduates these people who then become captains. Retirement age and things like that usually keep that fairly static. The current job market is fairly flat to weak in that range. Many pilots who have the qualifications and who may have been laid off during the economic downturn are now seeking employment overseas or in the U.S.

If we look at the lower sectors, where you would find float planes and helicopter activity, that industry is not necessarily educating and bringing people up through the ranks. It is a much more challenging industry from the point of view of a teaching environment and access to simulators, so the economics of it are usually left to the experience within the individual. Therefore, it is up to the companies to actually foster that education and keep people coming up. Most of our schools are not focusing on that region either, so that is a major weakness moving forward as a province and as a country.

Answering the second part of your question as to where the growth opportunities are, I just mentioned one with this opportunity to grow that sector of the industry as well as the training component. With respect to some of the other aspects within British Columbia, we still have untapped resources from exploration to our tourism component. I think by marketing and

beaucoup de ces domaines depuis le ralentissement économique. Après en avoir discuté avec quelques membres, j'ai appris que les coûts posaient problème pour bien des jeunes qui veulent étudier dans le domaine de l'aviation. De plus, l'industrie ne dispose pas encore d'un programme complet à l'échelle nationale. Lorsqu'une personne entreprend une carrière dans l'aviation, que ce soit comme pilote ou ingénieur d'entretien, les premiers emplois qu'elle occupe habituellement lui permettent difficilement de payer son loyer, sans parler des frais qu'elle a engagés pour suivre ses cours. Les conditions de travail vont de mauvaises à médiocres. Étant donné que d'autres emplois offrent des salaires beaucoup plus élevés à l'embauche, le recrutement dans l'aviation est assez difficile.

Le sénateur Plett : Je comprends ce que vous dites, cependant, peut-être à part l'industrie gazière et pétrolière, où les gens semblent gagner 20, 25 ou même 30 \$ de l'heure, les métiers de l'aviation ne sont pas si différents des autres métiers, des métiers de la construction, si vous préférez, n'est-ce pas? J'imagine que les avocats, les médecins, et cetera, éprouvent les mêmes difficultés que votre industrie.

Avant que vous ne répondiez, je vais enchaîner avec deux questions connexes. J'aimerais que vous vous attardiez davantage à ma première question, mais je voudrais aussi savoir quelles sont les perspectives de croissance qu'offre le secteur de l'aviation en Colombie-Britannique et ce qui constitue les plus grands obstacles à cette croissance.

M. Molloy : Si l'on se penche uniquement sur les départs à la retraite sans tenir compte du recrutement, on fait face à un problème. Au sein des grandes entreprises de transport aérien, comme Air Canada — celles visées par la sous-partie 705 du Règlement de l'aviation canadien —, il y a un programme de formation bien établi qui permet à des copilotes de devenir capitaines. Des facteurs comme l'âge de retraite font en sorte que c'est un domaine assez statique. En ce moment, les débouchés sont très limités. De nombreux pilotes compétents ont été licenciés durant la crise économique et se cherchent maintenant un emploi à l'étranger ou aux États-Unis.

En ce qui a trait aux exploitants d'hydravions et d'hélicoptères, l'industrie ne fait pas nécessairement de recrutement ni de formation. Comme il est beaucoup plus difficile d'offrir un cadre d'enseignement et un accès à des simulateurs, c'est donc aux entreprises qu'il revient de recruter des gens et de les former. La plupart de nos écoles ne favorisent pas nécessairement la région, ce qui est très inquiétant pour l'avenir de la province et du pays.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question concernant les perspectives de croissance, je viens tout juste de mentionner la possibilité de développer ce secteur de l'industrie ainsi que l'aspect de la formation. En ce qui a trait aux autres aspects, sachez qu'il reste des ressources inexploitées en Colombie-Britannique sur le plan touristique. Je pense qu'en

creating an opportunity for companies in the free market economy to market to the foreign carriers, we will see those tourism dollars come back and we will see that growth opportunity in that area.

Senator Plett: Only pilots have a mandatory retirement age. Is that correct?

Mr. Molloy: It is company-based, and I think that is one of the issues that Air Canada is in negotiations with respect to their pilots union. I am not sure if it applies to their maintenance employees as well, but I am pretty sure it is company-specific.

Senator Plett: Other Canadian airlines do not have mandatory retirements. Is that right?

Mr. Molloy: Not that I am aware of. That was a legacy issue through Air Canada.

Senator Plett: Thank you very much.

Senator Martin: It is nice to see someone from home. I am a Vancouverite and it is very cold here in Ottawa. Thank you for your presentation.

I will speak to some of the questions and topics that have been covered. I am curious about the flight industry attracting young people to the profession. There is a bit of a myth about the requirements. I know students do not think about that industry as much as something that seems a bit glamorized through media. Students do not necessarily think of pursuing a career in the aviation industry. I agree that better marketing of the courses and career choice is important. You discussed that with Senator Plett.

My question goes back to another topic on economic impact. You spoke about the tourism industry and how it is directly linked to the success of your business and your members. Would you speak a little bit about what your organization and members are saying about increasing the Blue Sky agreements and how they will affect our industry? How will the Open Skies relationships affect our industry?

Mr. Molloy: We are advocating for bilateral agreements, obviously, looking at being able to have a fair playing field for both sides as well as the Open Skies issues and asking, "Where is this applicable?" When this comes into place, what are the options that will be available to the people of British Columbia and to the travelling public? As I mentioned, certain individuals within the airline industry will advocate for this and certain individuals will advocate against this.

As far as what the role of the British Columbia Aviation Council is, we play a fairly neutral role, mainly just stating both sides of the issue and trying to keep the discussion going. It is one thing that we feel should not get pushed aside as a back-burner issue; it is key to the economic development of this province and of this country.

ouvrant les marchés aux transporteurs étrangers, dans une économie de marché libre, nous pourrions profiter des retombées du tourisme et assister à l'expansion de ce secteur.

Le sénateur Plett : Si je ne me trompe pas, les pilotes sont les seuls à avoir un âge de retraite obligatoire?

M. Molloy : C'est à la discrétion de l'entreprise, et je pense que c'est l'une des questions faisant l'objet des négociations entre Air Canada et le syndicat des pilotes. J'ignore si cela s'applique aussi aux employés chargés de l'entretien, mais je suis pas mal certain que cette décision appartient à chaque entreprise.

Le sénateur Plett : Les autres compagnies aériennes canadiennes n'ont pas de politique de retraite obligatoire. Est-ce exact?

M. Molloy : Pas à ma connaissance. Je crois que cette politique est en vigueur depuis longtemps à Air Canada.

Le sénateur Plett : Merci beaucoup.

Le sénateur Martin : C'est toujours agréable de voir quelqu'un de chez nous. Je vis à Vancouver et je trouve qu'il fait très froid ici à Ottawa. Merci pour votre exposé.

Je vais revenir sur certains sujets qui ont été abordés. Je suis curieuse de savoir ce que l'industrie de l'aviation fait pour attirer les jeunes dans ce métier. Il y a en quelque sorte un mythe entourant les exigences requises. Je sais que les étudiants ne considèrent pas vraiment cette profession à laquelle les médias donnent une image reluisante. Ils ne pensent pas nécessairement à entreprendre une carrière dans le domaine de l'aviation. Je conviens donc qu'il est important de faire la promotion des cours et des possibilités de carrière. Vous en avez discuté avec le sénateur Plett.

Ma question porte sur la situation économique. Vous avez parlé de l'industrie touristique et indiqué à quel point elle est directement liée au succès de votre organisation et de vos membres. Pourriez-vous nous dire ce que votre organisation et vos membres pensent de l'augmentation des accords Ciel bleu et de l'incidence que cela pourrait avoir sur l'industrie? Qu'en est-il des accords Ciel ouvert?

M. Molloy : Nous prônons les ententes bilatérales, évidemment, en essayant de trouver un terrain d'entente pour les deux parties et en nous interrogeant sur l'application des accords Ciel ouvert. Une fois en place, quelles sont les options offertes aux habitants de la Colombie-Britannique et aux voyageurs? Comme je l'ai déjà dit, certaines personnes au sein de l'industrie aérienne plaideront en faveur et d'autres contre.

Quant au British Columbia Aviation Council, il joue un rôle assez neutre, en ce sens qu'il expose les deux côtés de la médaille et essaie de maintenir un dialogue. Cette question ne doit certainement pas être mise en veilleuse; elle est essentielle au développement économique de la province et du pays.

Senator Martin: I agree that improving or increasing tourism would really benefit various sectors. Would you highlight the priorities in terms of what we could do to stimulate tourism, especially at a time when we are coming out of a recession and we are trying to attract more people to Canada?

Mr. Molloy: Yes. If we looked at the fee structure that airports pay throughout the country, what tends to happen is that the airport is in competition with YVR in Seattle; the costs the airport is paying are more in Canada for land use and all other associated services. That cost is pushed onto the aircraft carrier, the operator, and then transferred to the passenger. I refer to my example of it being cheaper to fly into Seattle rather than Vancouver, while still travelling the same distance. If you do a search, you will find that the flight will stop in Vancouver and then go to Seattle, so it is actually a longer distance flight, yet it is cheaper. This is mainly due to those differences in taxes. I

We would like to see the airports carry less of a burden and pass those savings on to the travellers. Another option is a rebate program for visitors to the province.

The other aspect that really comes into play is when you look at the cruise ship market. If you look at a graph that goes back to the 1980s and 1990s, you would see Vancouver being a tremendous cruise ship terminal in comparison with Seattle or anywhere else along the West Coast. Seattle has done a tremendous amount of increased infrastructure construction of their seaport and cruise ship terminal, and associated with that are the cheaper flights. Presently, people would prefer to leave out of Seattle rather than out of Vancouver. If we look at our cruise ship market, we have seen a dramatic decrease over that time frame.

Senator Martin: You answered my final question when you mentioned Seattle. I was intending to ask about the competition south and how that affects your industry and your members.

Mr. Molloy: We work well with Seattle, but they are a large component of competition. At our recent British Columbia Aviation Council conference, we had a number of people from the Cascadia group, which is a group that looks at tourism across the larger region of both Seattle into British Columbia. We have a number of rail initiative partnerships with Amtrak and we are keeping those supply chains open to bring tourism to Vancouver and vice versa down to Seattle.

One of the hardest things is the fact that the cost of it is higher for passengers to leave from Vancouver, so the draw is to go to Seattle. Unfortunately, the dollars will speak and they will also walk down the street.

Senator Fox: Mr. Molloy, my first question deals with an issue I have only just heard raised for the first time during these hearings, and the second concerns the question of competitiveness of airports.

Le sénateur Martin : Je conviens que l'expansion de l'industrie touristique profitera à bien des secteurs. Que devrions-nous faire en priorité pour stimuler le tourisme, d'autant plus qu'on sort d'une récession et qu'on tente d'attirer plus de gens au Canada?

M. Molloy : Effectivement. Si on examine les frais que doivent payer les aéroports canadiens, on observe que l'utilisation de leur terrain et tous les autres services connexes leur coûtent beaucoup plus cher qu'ailleurs. Les coûts se répercutent donc sur les transporteurs aériens, les exploitants et finalement les passagers. L'aéroport international de Vancouver rivalise avec l'aéroport de Seattle. Comme je l'ai dit plus tôt, il est moins coûteux de se rendre à Seattle qu'à Vancouver, même s'il s'agit de la même distance. Si vous faites une recherche, vous constaterez qu'un vol qui fait escale à Vancouver et qui se rend à Seattle revient moins cher même si la distance est plus longue. Cela est principalement attribuable à la différence de taxes.

Nous aimerions que les aéroports puissent réduire leur contribution et transmettre ces économies aux voyageurs. Une autre option serait un programme de remboursement pour les visiteurs de la province.

Il y a un autre aspect qui entre en ligne de compte, et c'est le marché des croisières touristiques. Si l'on remonte aux années 1980 et 1990, Vancouver possédait un grand terminal de navires de croisière comparativement à Seattle ou à d'autres villes le long de la côte Ouest. Seattle a accru de façon considérable les infrastructures de son port d'escale et de son terminal de navires de croisière, en plus d'offrir des vols plus abordables. À l'heure actuelle, les gens préféreront partir de Seattle plutôt que de Vancouver. Depuis, notre industrie des croisières touristiques est en déclin.

Le sénateur Martin : Quand vous avez parlé de Seattle, vous avez répondu à ma dernière question. Je comptais vous interroger au sujet de la concurrence au sud de la frontière et de ses effets pour votre industrie et vos membres.

M. Molloy : Nous avons une bonne collaboration avec Seattle, qui compte cependant pour une grande partie de la concurrence. À notre récente conférence du British Columbia Aviation Council, il y avait un certain nombre de représentants du groupe Cascadia, qui étudie le tourisme dans la grande région incluant Seattle et la Colombie-Britannique. Nous avons établi un certain nombre de partenariats en matière de transport ferroviaire avec Amtrak, et nous gardons de telles chaînes d'approvisionnement ouvertes pour attirer le tourisme de Seattle à Vancouver, et vice versa.

L'une des plus grandes difficultés tient au fait qu'il est plus coûteux pour les passagers de partir de Vancouver, de sorte que l'avantage va à Seattle. Malheureusement, l'argent est roi, et les gens vont au plus offrant.

Le sénateur Fox : Monsieur Molloy, j'aimerais d'abord vous interroger sur une question que j'ai entendu soulever pour la première fois au cours de ces audiences; et ma deuxième question concerne la compétitivité des aéroports.

First, you mentioned a problem with weather services in British Columbia. I am surprised; I would have thought we had excellent weather services from coast to coast in this country. Is any difference between the weather services available to airlines going into Seattle compared to airlines going into Vancouver? Is this problem larger than Vancouver International Airport? How do we solve it?

Mr. Molloy: This problem would refer mainly to the smaller float planes and helicopter activity, which is what you would consider as visual flight traffic or visual flight rules; they are flying under VFR conditions. These aircraft are extremely susceptible to weather and changing weather conditions. The larger carriers are not as affected by these weather conditions. YVR in particular has done a large improvement on their de-icing facilities.

Senator Fox: Does Seattle have the same kind of problems?

Mr. Molloy: No, the FAA controls almost the entire supply chain and therefore, weather reporting is a function of the FAA. The FAA has a tremendous budget for weather reporting. As a float plane pilot myself and as a previous float plane operator, if we had to go into those areas, we would use a lot of their weather systems in order to get a better picture of even the weather en route to, say, Victoria from Vancouver.

If we look at a macro picture of the province and where we have reporting stations, there are quite a few of them that give aviation-grade weather on an hourly basis. However, the problem is that the weather can change four to five times within that hour. We are working on that problem.

As far as the British Columbia Aviation Council is concerned, we are actively in discussions with NAV CANADA in order to increase that weather reporting. Some of the new technologies that have come out with webcams and weather stations can help in that, but there definitely needs to be a further push.

I can point to probably three Transportation Safety Board of Canada reports from fatal accidents along the West Coast that are directly related to weather issues and the lack thereof.

Senator Fox: Thank you. Second, we run into the competitiveness of airports pretty much across the country because many of our major airports are close to the U.S. border, but perhaps more so in Vancouver because Seattle is indeed a major city. In Montreal, the closest U.S. airport is Plattsburgh, though even the smaller town and airport can still have annoyance value to the Montreal airport.

Premièrement, vous avez mentionné un problème au chapitre des services météorologiques en Colombie-Britannique. Je suis surpris; j'aurais cru que nous avions d'excellents services météorologiques partout au pays. Y a-t-il une différence entre les compagnies qui desservent Seattle et celles qui desservent Vancouver sur le plan des services météo dont elles disposent? Le problème s'étend-il au-delà de l'aéroport international de Vancouver? Comment le résoudre?

M. Molloy : Le problème concerne principalement les petits hydravions ainsi que les activités des hélicoptères. Il est question de ce qu'on pourrait appeler le trafic aérien à vue ou les règles de vol à vue; ces appareils sont pilotés selon des conditions de vol à vue. Ils sont extrêmement vulnérables aux intempéries et aux conditions météo changeantes. Ces conditions météo n'ont pas une aussi grande incidence sur les grands transporteurs. L'aéroport international de Vancouver, en particulier, a apporté de grandes améliorations à ses installations de déglaceage.

Le sénateur Fox : Éprouve-t-on le même type de problèmes à Seattle?

M. Molloy : Non; la FAA contrôle la quasi-totalité de la chaîne d'approvisionnement et, par conséquent, c'est la FAA qui se charge des comptes rendus météorologiques. Elle dispose d'un budget énorme pour les services de renseignements météorologiques. En tant que pilote d'hydravion et ancien exploitant d'hydravions, je peux vous dire que si nous devons aller dans ces régions, nous utilisons beaucoup les systèmes d'information météorologique de l'organisme pour avoir une meilleure idée des conditions météorologiques en cours de route, de Vancouver à Victoria, disons.

Si nous regardons la situation d'ensemble de la province et les endroits où se trouvent nos stations météorologiques, bon nombre d'entre elles communiquent toutes les heures des renseignements météorologiques aux fins d'aviation. Le problème est que les conditions peuvent changer quatre ou cinq fois au cours de cette heure. Nous travaillons là-dessus.

En ce qui concerne le British Columbia Aviation Council, nous participons activement à des discussions avec NAV CANADA pour pouvoir augmenter la fréquence des rapports météo. De nouvelles technologies mises au point du côté des caméras Web et des stations d'observation météo pourront être utiles à cet égard, mais un effort supplémentaire est certainement nécessaire.

Je pourrais vous citer environ trois rapports du Bureau de la sécurité des transports du Canada concernant des accidents mortels le long de la côte Ouest qui sont directement liés aux mauvaises conditions météorologiques et aux lacunes sur ce plan.

Le sénateur Fox : Merci. En deuxième lieu, l'enjeu de la compétitivité des aéroports est pratiquement omniprésent d'un bout à l'autre du Canada, car nombre de nos grands aéroports sont situés près de la frontière avec les États-Unis. C'est sans doute particulièrement vrai à Vancouver, parce que Seattle est effectivement une ville d'importance. À Montréal, l'aéroport américain le plus près est celui de Plattsburgh, mais même les plus petites villes et les plus petits aéroports peuvent avoir un effet nuisible pour l'aéroport de Montréal.

Has anyone done any studies as to what it would take to make Vancouver International Airport competitive with Seattle; what would it take in terms of dollars and who would be called upon to pay the cost at the end of the day?

Mr. Molloy: That is a good question. The YVR, the airport authority, has done an economic assessment study. They have looked at this throughout their routes conference. They have used InterVISTAS Consulting Group, which does a lot of airport and airline consulting around the world. They have those numbers and although I do not have them in front of me, I can get those reports for the committee.

The Chair: Thank you, Mr. Molloy. We would appreciate it if you would give those reports to the clerk of the committee.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation. The Canadian air industry pays a lot of fees — fuel taxes, airport rent and security fees. They are sometimes almost double the economy flight. We were at the airport yesterday and they used the analogy “necessary and nice.” It is nice to build modern airports that are modelled to the world, but sometimes they turn into Taj Mahals and become very competitive.

Do we need this level of fees to provide the necessary — not nice, but necessary — infrastructure to build new airports or to bleed the customers? Apparently, it reaches over \$1.2 billion. Are they fair fees are they needed and are they necessary, at that level?

Mr. Molloy: That is a very good question. With respect to fees, there seems to be someone putting their hand in your pocket when you go to the airport. I completely agree with you on that. This issue is very true in British Columbia. When you depart from some airports, you are paying quite a large fee.

The other aspect is the security component. Sometimes the fee for that airport improvement is to do with security. That is another issue that I can probably discuss, as well, but it does play into this.

As far as the Taj Mahal effect of the airports, I feel that if we are trying to attract international tourism and trying to attract these individuals to come to Canada and to our provinces, certain amenities will be required. I believe the customer would pay for that. In some respects, though, there is no option given to the operator on these fee structures, whether the fee is completely charged to the customer or what that fee is. Going back to what you said, there is no detailed breakdown of what that fee actually buys.

There is a struggle going on in Vancouver Harbour based on this exact issue and model for the float plane operators in the local area. A developer is building a terminal and that fee will almost be a quarter of what a one-way ticket would be, from a percentage point of view.

Quelqu'un a-t-il effectué des études quant aux mesures qui seraient nécessaires pour rendre l'aéroport international de Vancouver concurrentiel par rapport à celui de Seattle, ou aux investissements que cela exigerait et à ceux à qui on demanderait de payer au bout du compte?

M. Molloy : C'est une bonne question. L'administration aéroportuaire de l'YVR a réalisé une étude d'impacts économiques. Elle a examiné la question dans le cadre du forum sur les routes, et a fait appel au groupe InterVISTAS Consulting, qui offre de nombreux services de consultation aux compagnies aériennes et aux aéroports de partout dans le monde. On dispose de tels chiffres; je ne les ai pas devant moi, mais je pourrai vous les procurer.

Le président : Merci, monsieur Molloy. Nous vous saurions gré de transmettre ces rapports à la greffière du comité.

Le sénateur Zimmer : Merci de votre exposé. L'industrie canadienne du transport aérien paie beaucoup de frais — les taxes sur le carburant, les loyers des aéroports et les frais de la sécurité. Cela représente parfois près du double du coût d'un vol en classe économique. À l'aéroport, où nous étions hier, on a utilisé l'expression « nécessaire et agréable ». Il est agréable de construire des aéroports modernes de calibre international, mais parfois, ils se transforment en Taj Mahal et deviennent très compétitifs.

Avons-nous besoin d'un tel niveau de frais pour assurer les infrastructures nécessaires — non pas agréables, mais nécessaires — à la construction de nouveaux aéroports, en saignant ainsi les consommateurs? Apparemment, ces frais atteignent un montant de plus de 1,2 milliard de dollars. Ces frais sont-ils justes et nécessaires, à un tel niveau?

M. Molloy : C'est une excellente question. En matière de frais, on dirait que quelqu'un pige dans vos poches lorsque vous allez à l'aéroport. Je suis entièrement d'accord avec vous là-dessus. Le problème est tout à fait réel en Colombie-Britannique. Lorsque vous décollez de certains aéroports, vous payez un montant assez élevé.

L'autre aspect à considérer est celui de la sécurité. Parfois, les frais d'amélioration d'un aéroport ont à voir avec la sécurité. C'est une autre question dont je pourrais probablement vous parler, mais la sécurité entre effectivement en ligne de compte.

En ce qui a trait à l'effet « Taj Mahal » pour les aéroports, dans la mesure où nous essayons d'attirer des touristes internationaux au Canada et dans nos provinces, certaines commodités seront nécessaires. Le consommateur, à mon avis, aurait à payer pour cela. À certains égards, cependant, on ne donne pas le choix à l'exploitant en ce qui a trait à ces structures de frais, ni en ce qui concerne le montant des frais et le fait que ceux-ci soient ou non imposés en totalité au consommateur. Pour revenir à ce que vous avez dit, il n'existe aucune ventilation détaillée quant à l'usage qu'on en fera.

Au port de Vancouver, il y a actuellement un conflit lié à ce même problème et au modèle en place pour les exploitants d'hydravions de la région. Un promoteur est en train de construire un terminal, et si l'on traduit cela en pourcentage, les frais exigés atteindront presque le quart du prix d'un aller simple.

To answer your question, higher fees are something passengers do not want and there ought to be a way to put more transparency on those fees by breaking them out and having the travelling public decide on what they are willing to spend.

Going back to security, we need to look at what our ceiling is for security on some of these fees, and what component the airport picks up and what component is paid by the federal government.

Senator Zimmer: I think transparency is good because maybe they are not charging enough. I do not believe that, but at least they should be transparent. No one knows where they spend it and on what.

It is very fortuitous that you are here tonight. Last night a friend called me and he lost his luggage. They have not found it and it has been weeks. On page 3,951, it says the limit is \$250. That barely buys you a pair of shoes these days. Does he have any recourse to go back to the airline or is he nailed by the policy that says the limit is \$250? I know it is a legal question, but have you ever had this experience before where they produce receipts for the clothing that was lost, yet the policy says the body part is covered because it says \$250?

Mr. Molloy: Lost luggage is, unfortunately, a side effect or a component of the aviation industry. If their reimbursement cost is specified, I am not a lawyer but I would think they would stay with the written specification. However, the aviation industry is very susceptible and is in a fragile state with respect to tourism, and travellers have many choices on which airline to chose.

I would probably recommend that the individual speak with the airline and try to get as much as possible for that missing luggage. Many airlines — and there are many precedents for this — out of goodwill, even though their policy may say “X,” if it is truly their fault, a large amount of time has lapsed and things like that, would definitely reimburse the passenger for his or her loss.

Senator MacDonald: To follow up on Senator Zimmer, in September of 2008, the Government of Canada announced the Flight Rights Canada program to strengthen passenger protection under the Canada Transportation Act. Do you have any synopsis, analysis or observations on how successful that new program has been to date? Has it had any impact at all?

Mr. Molloy: I am not familiar with the particulars of that program, but either the airport or the airline operator, depending on where in the chain it gets lost, typically handles the lost luggage. That is where the applicable tariff would apply, if it is an airport component or if it is the air carrier. I am not briefed on that particular policy.

Senator MacDonald: You are not familiar with this new program or if it has any impact at all?

Mr. Molloy: I am not familiar with it.

Pour répondre à votre question, les passagers ne veulent pas de frais plus élevés, et il devrait y avoir un moyen de rendre ces frais plus transparents en établissant leur répartition et en laissant le public voyageur décider de ce qu'il est prêt à déboursier.

Pour en revenir à la sécurité, nous devons fixer un prix plafond pour ces frais de sécurité et déterminer quelle part des coûts est assumée par l'aéroport, et quelle autre par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Zimmer : Je pense que la transparence est une bonne chose, car peut-être n'exige-t-on pas des frais assez élevés. Je n'en crois rien, mais, au moins, ils devraient être transparents. Personne ne sait où vont ces frais.

Votre présence ici ce soir tombe à point. Hier soir, un ami m'a appelé; il avait perdu ses bagages. On ne les a toujours pas retrouvés, et cela fait des semaines. À la page 3 951, on parle d'une limite d'indemnisation de 250 \$. De nos jours, cela permet à peine de s'acheter une paire de chaussures. Mon ami pourrait-il se prévaloir d'un quelconque recours contre l'aéroport, ou a-t-il les mains liées par cette politique fixant la limite à 250 \$? Je sais que c'est une question d'ordre juridique, mais avez-vous déjà vu ce genre de cas où on produit des reçus pour les vêtements perdus, mais où la politique prévoit que les vêtements sont couverts par cette limite de 250 \$?

M. Molloy : Les bagages perdus sont un effet secondaire regrettable du secteur de l'aviation. Je ne suis pas avocat, mais j'imagine que si le montant du remboursement est précisé, on s'en tiendra aux spécifications écrites. Toutefois, l'industrie aéronautique est très vulnérable en ce qui a trait au tourisme, et les voyageurs ont le choix parmi de nombreuses compagnies aériennes.

Je recommanderais sans doute à cette personne de discuter avec la compagnie aérienne pour tenter d'obtenir le plus possible pour ce bagage égaré. Bien des compagnies aériennes, en toute bonne volonté — et il existe de nombreux précédents en la matière —, si c'est véritablement leur faute, si beaucoup de temps s'est écoulé, et cetera, rembourseront certainement un passager à titre d'indemnisation, en dépit du fait que leur politique prévoit une certaine condition.

Le sénateur MacDonald : Pour poursuivre dans la veine de l'intervention du sénateur Zimmer, en septembre 2008, le gouvernement du Canada a annoncé le programme Droits des voyageurs aériens Canada, qui vise à renforcer la protection des passagers dans le cadre de la Loi sur les transports au Canada. Disposez-vous d'un aperçu, d'une analyse ou d'observations concernant la réussite de ce nouveau programme jusqu'à présent? A-t-il eu un quelconque impact?

M. Molloy : Je ne connais pas les détails de ce programme, mais normalement, c'est l'aéroport ou la compagnie aérienne qui s'occupe des bagages perdus, selon le niveau de la chaîne où on les a égarés. C'est là que le tarif applicable s'appliquera, selon que la responsabilité reviendra à l'aéroport ou au transporteur. Je n'ai pas reçu d'information sur cette politique.

Le sénateur MacDonald : Vous ne connaissez pas ce nouveau programme et ne savez pas s'il a eu un quelconque impact?

M. Molloy : Je ne connais pas ce programme.

Senator Plett: We have over the last 30 years or so primarily had two air carriers in Canada. For a number of years it was Air Canada and Canadian Pacific. Now we have Air Canada and WestJet, with Porter Airlines doing some flying, but certainly at a smaller level. It seems that over the years, Air Canada at least has struggled financially and has occasionally even received assistance from the government.

In your opinion, is there room for more domestic carriers to fly across the country? Is there room for another major airline to come into our domestic market?

Mr. Molloy: The short answer is yes, there is definitely room. If we look to the North, we see a number of different airlines that are doing quite well, such as Air North, but these airlines service the North and service it quite well. They have equipped aircraft that can go into these rugged areas — 737s, 757s and Dash 8s — and bring service to the North. There is definitely opportunity for more aircraft and more choice for aviation across the country.

If we look at some of these airlines and how in particular they have worked in the North without having a price point so outrageous that no one will ever be able to afford, some of those airlines are community-based and community-owned. They are owned by the province and run that way in order to try to keep that service there.

As far as looking at the lower component of the nation and seeing point-to-point travel nationally across the country, again, it is an option to have a third carrier, a third option. The challenge again comes in with the high barrier to entry, the high price point to secure gate times, to secure any kind of scheduling, and the infrastructure involved in setting up that type of an entity. Throughout time, we have seen that happen. Harmony Airways started as a charter that started doing more scheduled service, and tried to do a premium service. You mentioned Porter, which is doing a fairly good job out of the Toronto area. On the West Coast, for example, we have Air Canada, Jazz, Central Mountain Air and Pacific Coastal, but they do not go across the country with respect to a national carrier.

Senator Plett: You mentioned Jazz, which is owned by Air Canada. Air Canada does not fly where Jazz does and Jazz does not fly where Air Canada flies. Porter is certainly in direct competition, I would suggest, with WestJet and Air Canada. You mentioned Air North and the companies flying there. We have other regional carriers, Bearskin Airlines in Ontario and Perimeter in Manitoba and I am sure other provinces. They all fly with virtually no competition. Air North and First Air fly up North and they charge whatever they want because there is no competition.

Le sénateur Plett : Au cours des 30 dernières années environ, nous avons principalement deux transporteurs aériens au Canada. Pendant des années, Air Canada et Canadien Pacifique se sont partagé le marché. Aujourd'hui, nous avons Air Canada, WestJet, de même que Porter Airlines qui assure un transport aérien, mais certainement à une échelle réduite. Au fil des ans, il semble qu'Air Canada, à tout le moins, a connu des difficultés sur le plan financier, et a même parfois reçu une aide du gouvernement.

À votre avis, y a-t-il de la place pour d'autres grands transporteurs dans notre espace aérien? Le marché canadien du transport aérien est-il en mesure d'accueillir d'autres grandes compagnies aériennes?

M. Molloy : La réponse courte est oui : il y a de la place. Prenons le cas du Nord; on voit qu'un certain nombre de compagnies aériennes différentes s'en tirent très bien, notamment Air North. Ces compagnies aériennes desservent le Nord, et elles le font très bien. Elles ont équipé des aéronefs qui peuvent se rendre dans ces régions accidentées — des 737, des 757 et des Dash 8 — et offrent le service de transport dans le Nord. Il y a certainement une possibilité d'un nombre accru d'avions et d'un plus grand éventail de choix en matière de transport aérien partout au pays.

Si nous examinons certaines de ces compagnies aériennes, et particulièrement la façon dont elles ont pu exercer leurs activités dans le Nord sans fixer des coûts prohibitifs au point que personne ne puisse jamais les assumer, on constatera que certaines appartiennent aux collectivités, et sont basées dans celles-ci. Elles appartiennent à la province, et fonctionnent de cette façon pour permettre le maintien du service là-bas.

Mais plus au sud, dans le reste du Canada, en ce qui concerne les déplacements d'un point à un autre dans le pays, je répète qu'on pourrait avoir un troisième transporteur, une troisième option. Encore une fois, les difficultés tiennent à l'important obstacle de l'entrée sur le marché, au prix élevé pour obtenir des heures d'arrivée au sol et pour établir toute forme d'horaire de vol, sans parler de l'infrastructure nécessaire pour mettre en place ce genre d'entité. Au fil du temps, nous avons vu cela se produire. Harmony Airways, qui a commencé en tant que transporteur nolisé, s'est ensuite mis à assurer un service aérien régulier, puis a tenté d'offrir un service de classe supérieure. Vous avez parlé de Porter, qui fait un excellent travail dans la région de Toronto. Sur la côte Ouest, par exemple, nous avons Air Canada, Jazz, Central Mountain Air et Pacific Coastal, mais ils ne traversent pas le pays comme le ferait un transporteur national.

Le sénateur Plett : Vous avez mentionné Jazz, qui appartient à Air Canada. Air Canada n'assure pas de vols là où Jazz le fait, et vice versa. Porter est certainement en concurrence directe avec WestJet et Air Canada. Par ailleurs, vous avez mentionné Air North et les compagnies qui vont dans le Nord. Nous avons d'autres transporteurs régionaux, comme Bearskin Airlines, en Ontario, Perimeter, au Manitoba, et il en va de même, j'en suis certain, dans d'autres provinces. Tous assurent des vols en n'ayant pratiquement pas de concurrents. Air North et First Air vont dans le Nord, et ils exigent le prix qu'ils veulent parce qu'il n'y a pas de concurrence.

My question is more in an area where they would be competitive. Porter is doing that. WestJet and Air Canada run in direct competition. The other ones do not have any competition.

Are WestJet and Air Canada servicing our country in the competitive market well enough, or would they simply run a third airline out of business, as Air Canada has been known to do?

Mr. Molloy: I do not think they would. Even Jazz competes with Air Canada in certain regions. They are just looking at a 757 contract. There is definitely room for that competition. It really comes down to the traveller, and the thing that we have lost a lot in the aviation industry, which is the customer service component, and let the customer decide with whom they will fly. That experience component is something we have lost over time with the aviation industry.

Senator Housakos: Mr. Molloy, your response, curiously enough, is that there is room for another national air carrier. Other witnesses have made the same reply to that question. Having said that, if we look at the last two decades in Canada, the two national carriers that we have had always seem to have a hard time getting their bottom line to a point where they are profitable, be it Air Canada, WestJet, et cetera.

In the same breath, if we do a comparative study of Canadian pricing, national carrier pricing vis-à-vis the pricing of American carriers, the American customer seems to be getting a lot bigger bang for his or her dollar compared to Canadians.

We have heard that airport taxes, airport fees and security fees are a big reason for the additional costs, but I still cannot get my head around seeing where there is a 50 per cent or 60 per cent or 70 per cent higher cost of travelling in Canada compared to the United States. I do not see how you can respond to Senator Plett's question about there being room for another national carrier where we have clearly seen for the last couple of decades that the two national carriers we have had at any given time have had a hard time making ends meet. When we do a comparative with the U.S. market, we do not seem to be giving Canadians the same pricing benefits Americans receive.

Mr. Molloy: I think you are right. The U.S. carrier and the U.S. passenger are better served for where they are going. The volume of people, though, that the airlines have to draw on is far superior. That is one of the issues there, where the volume discount can really come into play.

I think I mentioned earlier in my discussion a briefing about the Canadian airports versus the U.S. airports. One of things, if we look at the two airlines, the legacy carriers we have, WestJet and Air Canada, both struggled throughout time and struggled to get to the point where they are today. Coming into the marketplace as a new start-up airline would be challenging with

Ma question porte davantage sur une région où il y a de la concurrence. C'est le cas pour Porter. WestJet et Air Canada sont en concurrence directe. Les autres ne font face à aucun compétiteur.

WestJet et Air Canada servent-ils suffisamment bien notre pays sur le marché de la concurrence, ou ces transporteurs accablent-ils tout simplement une troisième compagnie aérienne à la faillite, comme Air Canada, on le sait, l'a déjà fait?

M. Molloy : Je ne crois pas qu'ils le feraient. Même Jazz fait concurrence à Air Canada dans certaines régions. Ces compagnies s'intéressent seulement à un contrat pour les 757. Il y a assurément une place pour une telle concurrence. La question se ramène en réalité aux voyageurs, et à cette chose que nous avons beaucoup perdue dans l'industrie aérienne, c'est-à-dire la composante du service à la clientèle. Il s'agit de laisser les consommateurs opter pour le transporteur aérien de leur choix. Cette dimension de l'expérience vécue par les consommateurs est une chose que nous avons oubliée avec le temps dans l'industrie aérienne.

Le sénateur Housakos : Monsieur Molloy, assez curieusement, vous avez répondu qu'il y avait de la place pour un autre transporteur aérien national. D'autres témoins ont également fait la même réponse. Cela dit, ces vingt dernières années, les deux transporteurs nationaux que nous avons au Canada m'ont toujours semblé avoir bien du mal à amener leurs finances jusqu'à un seuil de rentabilité, qu'il s'agisse d'Air Canada, de WestJet ou d'un autre.

Du même souffle, j'ajouterais que si nous procédons à une analyse comparative des prix au Canada, des prix exigés par nos transporteurs aériens par rapport à ceux exigés par les compagnies américaines, le consommateur américain semble en avoir bien plus pour son argent que le consommateur canadien.

On nous a dit que les taxes et les droits prélevés par les aéroports ainsi que les frais de sécurité expliquent en grande partie les coûts additionnels, mais je n'arrive pas à comprendre pourquoi il en coûte 50, 60 ou 70 p. 100 plus cher de voyager au Canada qu'aux États-Unis. Je ne vois pas comment vous pouvez répondre ainsi à la question du sénateur Plett à savoir s'il y a de la place pour un autre transporteur national, alors que nous avons nettement vu, au cours des dernières décennies, que nos deux compagnies aériennes nationales ont sans cesse éprouvé des difficultés à joindre les deux bouts. Comparativement, nous ne semblons pas offrir aux Canadiens les mêmes avantages sur le plan des prix que ceux auxquels ont droit les Américains.

M. Molloy : Je crois que vous avez raison. Aux États-Unis, les transporteurs aériens et les passagers sont mieux servis pour le vol qu'ils effectuent. Cependant, les compagnies américaines peuvent compter sur un volume de passagers qui est de loin supérieur. Il faut tenir compte du facteur du rabais sur le nombre.

Je crois avoir parlé, plus tôt au cours de mes remarques, des différences entre les aéroports canadiens et les aéroports américains. L'une des choses à considérer, si nous examinons nos deux transporteurs traditionnels, c'est-à-dire WestJet et Air Canada, c'est que les deux ont lutté au fil du temps et ont déployé de grands efforts pour parvenir au point où ils sont aujourd'hui.

the current airport fee structures, without some kind of a different program in order to get to that initial set-up to have a clientele base that would use you reliably.

If we look at the nature in which an airline starts, it would typically start from a smaller carrier base and then grow over time to be a national carrier, such as what WestJet did, starting primarily with a West Coast service and then gradually moving across the country in a staggered approach.

With the economic forecast, I do not know if an air carrier would be keen to do that at this point, but I think there is an opportunity to have a third carrier in the country.

Senator Housakos: My next question is deals with the fact that we have 26 designated national airports in Canada. I would like your thoughts on that. What is the benefit to having 26 national designated airports? Is there a benefit to maybe streamlining that to have fewer international airports and putting a system into place that would be more cohesive and comparative to what is going on in Europe and other places in the world?

Mr. Molloy: Having the 26 international airports does service the people of those regions, based on charter flights and whether we look at any kind of open skies or blue skies policies. One thing that does happen is the airport system is typically the hub and spoke model where, if we use that and we build another hub, such as an international airport, then we will create that growth to having the spokes that the regional feeders will then come into. That is typically the model that the airport growth uses.

I do believe that the airports that are servicing international flights should be maintained, and perhaps that we look at other possibilities for further growth there, in the airport, for international activity.

Senator Zimmer: As a follow-up to the senator's question, Canada has negotiated a number of Open Skies agreements, and the most important are with the European Union and the United States. How effective have these agreements been in benefiting Canadian airline companies and their travellers? Should these agreements be expanded to allow for cabotage?

Mr. Molloy: To clarify, are you asking how effective it has been for the Canadian airline companies or the Canadian public in general?

Senator Zimmer: Both.

Mr. Molloy: I will start with the first component of the question, and then deal with the cabotage issue second.

As far as how effective it has been, I think, as we proceed and keep going, we see, for example, that Air France is getting more access to the country. They were originally only given two spots to

Faire son entrée sur le marché en tant que nouveau transporteur serait difficile, compte tenu des actuelles structures de coûts des aéroports et en l'absence d'un programme différent permettant d'en arriver à l'installation initiale, pour établir une base de clientèle qui recourrait à vous de façon fiable.

Si l'on examine à quoi ressemble le démarrage d'une compagnie aérienne, cela commence habituellement par un petit transporteur, qui grossira avec le temps pour devenir un transporteur national, ainsi que WestJet l'a fait en assurant d'abord un service sur la côte Ouest, puis en se déplaçant graduellement dans le pays.

Les prévisions économiques étant ce qu'elles sont, je ne sais pas si un transporteur aérien serait très enthousiaste à cette idée, mais j'estime qu'il y a de la place pour un troisième transporteur au Canada.

Le sénateur Housakos : Ma prochaine question concerne le fait que nous avons 26 aéroports nationaux désignés au Canada. J'aimerais avoir votre avis là-dessus. Quel est l'avantage d'avoir 26 aéroports nationaux? Serait-il avantageux de simplifier cela pour réduire leur nombre et de mettre en place un système plus cohérent comparable à ce qui se fait en Europe et dans d'autres régions du monde?

M. Molloy : Ces 26 aéroports internationaux desservent effectivement les populations de ces régions au moyen de vols nolisés, en vertu de n'importe quel type de politique, que ce soit Ciel ouvert ou Ciel bleu. Ce qui se produit, entre autres, c'est que le réseau aéroportuaire suit habituellement le modèle en étoile; et si, à partir de ce modèle, nous construisons une autre plaque tournante, comme un aéroport international, nous générerons une croissance dont pourront profiter les transporteurs régionaux, qui assureront des liaisons dans les rayons ainsi créés. C'est habituellement le modèle utilisé pour la croissance aéroportuaire.

Je crois que les aéroports qui accueillent des vols internationaux doivent être maintenus, et peut-être devrions-nous réfléchir à d'autres possibilités d'accroître encore davantage l'activité internationale dans les aéroports.

Le sénateur Zimmer : Pour faire suite à la question du sénateur, le Canada a négocié un certain nombre d'accords sur l'ouverture des espaces aériens, les plus importants étant ceux conclus avec l'Union européenne et les États-Unis. Quelle a été l'efficacité de ces accords sur le plan des retombées pour les compagnies aériennes canadiennes et leurs voyageurs? Devrait-on élargir ces accords pour autoriser le cabotage?

M. Molloy : Je voudrais mettre les choses au clair; demandez-vous quelle en est l'efficacité pour les transporteurs aériens canadiens, ou pour la population canadienne en général?

Le sénateur Zimmer : Les deux.

M. Molloy : Je commencerai par la première partie de la question, puis j'aborderai la question du cabotage.

Pour ce qui est de l'efficacité de ces accords, alors que les choses suivent leur cours, nous constatons par exemple qu'Air France obtient un accès accru au pays. À l'origine, on avait donné

fly into, and they chose those two to be Montreal and Toronto, which makes sense if you are Air France. Now they have been given more options throughout the country, and they will be starting a Vancouver service shortly.

That will be a tremendous increase of options for both people coming from France, and those going from Vancouver over to Europe. That is something we have not seen before on the West Coast.

As far as the Open Skies agreement, it does add that competitive component to the region in which that the airline would land.

Also, from the public's point of view, it would definitely increase the options that they have available. Again, letting that fair market and open market practice proceed, it would then lower the prices the competition would have and create a competitive dynamic.

As far as the cabotage component is concerned, U.S. carriers are run specifically on the smaller scale. Cabotage definitely affects a number of Canadian operators flying into the U.S., and also definitely limits the number of flights that Canadian operators would do to the U.S., based on the threat and issues surrounding cabotage. We must deal with this issue and any Blue Skies and Open Skies discussions should include that issue. We must discuss how that system would be better translated down through all levels of governments, specifically in the U.S.

Senator Zimmer: What about increasing the Open Skies agreement with Arab states like Dubai, Abu Dhabi and Morocco.

Mr. Molloy: As far as the Open Skies going into some of the other states with United Emirates and other carriers, there are definitely some concerns from the Canadian aviation industry around jobs within Canada and price wars that could possibly happen, but there is also a tremendous advantage to the Canadian public.

We have to look at that and try to find a way to manage that successfully. We could look to the model, perhaps, that Pearson International Airport has had in Toronto and see what else we can offer to increase economic growth while maintaining our carriers' confidence that pricing and job security will still be there. That is a factor of our global aviation economy.

If we look at where the resources and the tourism dollars are now positioned around the world, we must set our country up to be proactive in attracting those dollars.

Without Open Skies, I do not see us doing that. That was a major component of our conference last fall. I can give you some more backup information that would support those discussions.

à cette compagnie seulement deux possibilités d'endroits où atterrir, et elle a choisi Montréal et Toronto, ce qui a du sens si vous êtes Air France. Maintenant, elle s'est vue offrir davantage d'options partout au pays, et commencera à assurer un service à Vancouver sous peu.

Cela représentera une hausse considérable du nombre d'options dont disposent les voyageurs qui arrivent de France et ceux qui iront en Europe à partir de Vancouver. C'est du jamais vu sur la côte Ouest.

Du point de vue de l'accord Ciel ouvert, cela ajoute effectivement une dimension concurrentielle à la région où les avions de cette compagnie aérienne atterriront.

Par ailleurs, cela élargira assurément les choix qui s'offrent au public. Encore une fois, laisser agir la pratique du marché ouvert et équitable aura pour effet d'abaisser les prix fixés par les concurrents et de créer une dynamique de concurrence.

Au chapitre du cabotage, les transporteurs américains sont exploités spécialement à petite échelle. Le cabotage a une incidence certaine sur quelques exploitants canadiens qui vont aux États-Unis, en plus de limiter sans nul doute le nombre de vols assurés par les exploitants canadiens aux États-Unis, à cause des risques et des problèmes entourant le cabotage. Nous devons régler cette question, et tous les pourparlers de type « Ciel bleu » ou « Ciel ouvert » devraient en tenir compte. À tous les niveaux de gouvernement, et surtout aux États-Unis, il faut discuter de la façon dont ce système pourrait mieux se traduire dans la pratique.

Le sénateur Zimmer : Pourquoi ne pas élargir l'accord Ciel ouvert pour y inclure des États arabes comme le Maroc, et par exemple Dubaï et Abou Dhabi?

M. Molloy : En ce qui a trait à un élargissement de l'accord Ciel ouvert à d'autres États, notamment les Émirats arabes et d'autres transporteurs, il est certain que l'industrie aérienne canadienne a quelques inquiétudes au sujet des emplois au Canada et des guerres de prix qui pourraient avoir lieu. Mais cela présente aussi un avantage considérable pour la population canadienne.

Nous devons nous pencher sur la question et essayer de trouver un moyen de bien gérer cela. Nous pourrions peut-être nous inspirer du modèle de l'aéroport international Pearson, à Toronto, et voir ce que nous pourrions offrir d'autre pour augmenter la croissance économique tout en conservant la confiance de nos transporteurs à l'égard du maintien des prix et de la sécurité d'emploi. C'est un facteur de l'économie globale de notre secteur aérien.

Si nous regardons où se positionnent actuellement les ressources et les recettes touristiques dans le monde, nous devons préparer notre pays à être proactif pour attirer ces revenus.

Sans l'accord Ciel ouvert, je ne vois pas comment nous pourrions y arriver. C'était un thème majeur de notre conférence de l'automne dernier. Je peux vous fournir davantage de renseignements contextuels à l'appui de ces discussions.

Senator Zimmer: Thank you.

Senator Martin: Could you speak a bit about the recreational aspect of the aviation industry? My husband is a biker, and I know in Langley there is a school. I have seen a trend where many of his friends and colleagues get their licences. There are many things that happen with that.

I have also known of some of the same people getting their licences to fly recreationally. Is that a part of the industry that you are building? What are some plans for the future? I see a market for that, and a very interesting possibility to generate more business.

Mr. Molloy: That is a very good question and a very important component of the industry. I started my flying career as a recreational pilot. I got my ultralight pilot's licence when I was 13 years old. I used to take the bus to and from the airport to take my flying lessons because I was not old enough to drive a car.

The recreational component of aviation is alive in Canada. I do not think it is doing that well; it could use some help. When I first started flying, there were different fly-ins. Local flying clubs and local airports would do things to try to stimulate people to come out and have a burger and fly in and see the facility. Many airports have experienced a brain drain, or a retirement drain, and we do not have new people taking up the torch in many of the smaller communities to stimulate that growth.

Incentives for airports and smaller municipal airports would be helpful, as would increasing the awareness of those programs to local municipalities, such as business associations, et cetera. A number of different opportunities could really help those communities to bring in awareness.

Simply because an airport is small does not necessarily mean there are only small dollars coming in. A number of people who fly across the country recreationally will do it for business and they will commute daily by airplane from Calgary to Vancouver. They will fly into a small municipal airport and be quite unassuming but generate a good economic footprint in that community.

I think stimulating and supporting recreational flying within the local communities could really help both factors. It would aid in economic development, and a component of those people who would get into recreational flying would continue to support the aviation industry. We should do this as we move through the retirement bubble. If there is any way, we can do that from an incentive point of view for communities that would be a recommendation.

The Chair: As you can see by the level of questioning, there is a strong interest in this subject.

I will remind the audience that before us on behalf of the British Columbia Aviation Council is Director, Mr. Jamie Molloy. Thank you very much.

Le sénateur Zimmer : Merci.

Le sénateur Martin : Pourriez-vous nous parler un peu de la dimension récréative de l'industrie aérienne? Mon époux est un motocycliste, et je sais qu'à Langley, il y a une école. D'après une tendance que j'ai remarquée, bon nombre de ses amis et collègues obtiennent leur permis. Il y a bien des choses qui viennent avec cela.

J'ai également eu vent que certaines de ces personnes obtiennent leur permis de pilotage à des fins récréatives. Cela fait-il partie de l'industrie que vous bâtissez? Quels sont les plans pour l'avenir? J'entrevois là un marché, et une possibilité très intéressante de générer davantage d'activités.

M. Molloy : C'est une excellente question, et il s'agit là d'une importante composante de l'industrie. J'ai commencé ma carrière en tant que pilote amateur. J'ai eu mon permis de pilote d'avion ultra-léger à l'âge de 13 ans. Je me rendais à l'aéroport et j'en revenais en autobus pour suivre mes cours de pilotage, car j'étais trop jeune pour conduire une voiture.

L'aviation récréative est vivante au Canada. Je ne crois pas qu'elle se porte si bien que cela; un peu d'aide ne lui ferait pas de tort. Au début, lorsque j'ai commencé à piloter, il y avait divers endroits où atterrir. Les clubs aéronautiques et les aéroports locaux prenaient des mesures pour motiver les gens à venir manger un burger, à se rendre sur place en avion et à visiter l'installation. Mais beaucoup d'aéroports ont subi un exode des cerveaux ou des départs à la retraite, et dans bien des petites collectivités, nous n'avons pas de nouvelles personnes pour prendre la relève afin de stimuler cette croissance.

Des incitatifs pour les aéroports, y compris les petits aéroports municipaux, seraient utiles, et il serait aussi judicieux de faire connaître davantage ces programmes au sein des municipalités locales, par exemple dans les associations d'entreprises, et cetera. Un certain nombre de solutions seraient envisageables pour aider concrètement ces collectivités à informer les gens.

Le simple fait qu'un aéroport soit de petite taille ne veut pas nécessairement dire qu'il rapportera peu. Certains pilotes récréatifs survolent le pays à des fins commerciales et assurent une navette quotidienne entre Calgary et Vancouver. Ils atterriront à un petit aéroport municipal et, mine de rien, généreront des retombées économiques appréciables dans cette collectivité.

À mes yeux, le fait de stimuler et de soutenir le pilotage récréatif au sein des communautés locales pourrait véritablement être utile sur les deux plans : cela contribuerait au développement économique, et une partie de ces gens qui s'adonneraient au pilotage récréatif continueraient de soutenir l'industrie aérienne. Nous devrions agir en ce sens, alors que nous traversons une phase de départs à la retraite en masse. Si possible, nous pourrions offrir des incitatifs aux collectivités; voilà ce que je recommanderais.

Le président : Comme vous pouvez le constater d'après le nombre de questions qui ont été posées, on a un vif intérêt envers cette question.

Je rappelle à ceux qui suivent nos délibérations que nous avons devant nous, du British Columbia Aviation Council, M. Jamie Molloy. Merci beaucoup.

Colleagues, we will be meeting next Tuesday morning at 9:30 at which time, we will hear from representatives from the small national airports system.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, February 8, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. in the course of its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in session, and I thank you for being here today.

[*English*]

This morning we continue our study on emerging issues related to the Canadian airline industry. I welcome to the committee Senator Meredith, who is the newest member of the Senate of Canada.

Appearing on behalf of five of Canada's small international airports are David Innes, President and Chief Executive Officer of the Fredericton International Airport Authority; and Doug Newson, Chief Executive Officer of the Charlottetown Airport Authority.

Mr. Innes, you have the floor. Following presentations, we will proceed with questions.

David Innes, President and Chief Executive Officer, Fredericton International Airport Authority Inc.: Thank you for inviting our group of airports to address the specific issue that exists within the National Airports System, NAS. I am here with Doug Newson to further explore the issue affecting some of Canada's small NAS airports that was raised during the presentation of the Atlantic Canada Airports Association in November 2010. That issue affects five of Canada's smaller NAS airports: the Charlottetown Airport in Prince Edward Island, the Fredericton International Airport in New Brunswick, the Gander International Airport in Newfoundland and Labrador, the Saint John Airport in New Brunswick, and the Prince George Airport in British Columbia.

I will begin with a brief outline of the background of our National Airports System. Canada has chosen a model of airport administration with a system of national, regional, local and remote airports. The National Airports System includes airports located in the national, provincial and territorial capitals and strategic locations, and airports that handle at least 200,000 passengers per year. By 2003, all 26 NAS airports were transferred from federal to local responsibility.

Chers collègues, nous nous réunirons mardi prochain, à 9 h 30, et à cette occasion, nous entendrons des représentants du réseau de petits aéroports nationaux.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 8 février 2011

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

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte, et je vous remercie d'être ici.

[*Traduction*]

Ce matin, nous poursuivons notre étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. Je souhaite la bienvenue au sénateur Meredith, qui est le plus récent membre du Sénat du Canada.

Les témoins, qui représentent cinq petits aéroports internationaux du Canada, sont David Innes, président-directeur général de l'Autorité aéroportuaire internationale de Fredericton, et Doug Newson, directeur général de l'Administration de l'aéroport de Charlottetown.

Vous avez la parole, monsieur Innes. Après les exposés, nous poserons des questions.

David Innes, président-directeur général, Autorité aéroportuaire internationale de Fredericton Inc. : Je vous remercie d'avoir invité notre groupe d'aéroports à vous parler des problèmes qui existent dans le Réseau national des aéroports (RNA). Je suis ici en compagnie de M. Doug Newson, pour examiner de plus près le problème qui touche certains des petits aéroports du RNA, qui a été soulevé pendant l'exposé de l'Association des aéroports du Canada atlantique, en novembre 2010. Ce problème touche cinq des plus petits aéroports canadiens membres du RNA : l'aéroport de Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, l'aéroport international de Fredericton, au Nouveau-Brunswick, l'aéroport international de Gander, à Terre-Neuve-et-Labrador, l'aéroport de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et l'aéroport de Prince George, en Colombie-Britannique.

Je commencerai en donnant un bref résumé de l'histoire du Réseau national des aéroports. Le Canada a choisi un modèle d'administration aéroportuaire comportant un réseau d'aéroports nationaux, régionaux, locaux et éloignés. Le Réseau national des aéroports compte des aéroports situés dans les capitales nationale, provinciales et territoriales, à des endroits stratégiques, ainsi que des aéroports qui accueillent au moins 200 000 passagers par année. En 2003, la responsabilité pour les 26 aéroports nationaux ou aéroports membres du RNA a été transférée des autorités fédérales aux autorités locales.

The NAS airports, with the exception of those in the territories, remain on federal land. They are leased to airport authorities, which are financially responsible not only for operating the airport but also for capital improvements required for maintaining and expanding airport infrastructure.

It is agreed generally that the transfer of the airports from Transport Canada to Canadian airport authorities has led to many positive results for both the airports and the communities they serve. We five smaller NAS airports also have experienced significant growth under airport authority leadership. We have greatly improved our bottom line. Since 1999, passenger traffic at our five airports has grown by 20 per cent to as high as 50 per cent. Combined, our five airports have managed to invest over \$52 million in capital projects over the last five years.

While we believe that the transfer of the airports was the right decision, there have been difficulties and lessons learned. One of these lessons is the high cost of capital infrastructure required to maintain an airport. The struggle that smaller airports have is raising this capital.

Our five small National Airports System airports have ongoing requirements for significant capital expenditures. The revenue collected from traffic is not sufficient to sustain our capital-intensive assets. In business terms, the airport business has a high component of fixed costs; and our revenue, which is based on traffic, is linear. The National Airports System airports also operate within a ground lease from the Government of Canada that contains a significant ongoing obligation to the Government of Canada.

It is fair to say that at the time of transfer of the airports, the cost of these obligations and the required revenues to operate and maintain airports were not fully realized. Clearly the challenges that our smaller NAS airports would face financially were not understood well. Over time, our airports have developed a better understanding of our business framework. A review of our annual reports will show that we are largely self-sufficient. At Fredericton, for instance, the approximate \$6.5 million in annual revenue generated is sufficient to cover our operating costs and to invest approximately \$1 million per year in our airport infrastructure. It has become clear, however, that we are not able to fund fully all of our capital requirements and that eventually we will run into major capital expenditures that we will not be able to make.

Our five smaller NAS airports have been working with Transport Canada over the past 18 months to find a solution to this ongoing problem. We have concentrated our discussion on the ongoing need for support for air-side and safety-related

Les aéroports du RNA, à l'exception de ceux qui sont situés dans les territoires, sont toujours sur des terres fédérales. Ces terres sont louées aux administrations aéroportuaires qui ont non seulement la responsabilité financière de l'exploitation de l'aéroport, mais également celle des améliorations requises aux immobilisations pour entretenir et agrandir l'infrastructure des aéroports.

Il est généralement admis que le transfert des aéroports de Transports Canada aux administrations aéroportuaires canadiennes a eu beaucoup de résultats positifs, tant pour les aéroports que pour les collectivités desservies. Les cinq plus petits aéroports du RNA ont, eux aussi, connu une croissance considérable sous le leadership des administrations aéroportuaires. Nous avons beaucoup amélioré nos résultats nets. Depuis 1999, le nombre de passagers qui fréquentent nos cinq aéroports a augmenté de 20 p. 100, et parfois même de 50 p. 100. Ensemble, nos cinq aéroports ont réussi à investir plus de 52 millions de dollars dans des projets d'immobilisations au cours des cinq dernières années.

Même si nous sommes convaincus que le transfert des aéroports était la bonne décision à prendre, force nous est d'admettre que ça a créé des difficultés et que nous avons appris des leçons. Une de ces leçons est le coût élevé des investissements requis dans les infrastructures pour entretenir un aéroport et les problèmes éprouvés par les plus petits aéroports pour obtenir le capital nécessaire.

Les cinq petits aéroports du Réseau national des aéroports ont besoin de façon continue de fonds pour de grandes dépenses en immobilisations. Les revenus provenant des passagers sont insuffisants pour couvrir nos actifs qui nécessitent beaucoup de capitaux. En termes d'affaires, l'exploitation d'un aéroport comporte un important élément de coûts fixes, et nos recettes, qui sont fonction du nombre de passagers, sont linéaires. Les aéroports du RNA sont aussi exploités dans le contexte d'un bail foncier accordé par le gouvernement du Canada, ce qui entraîne des obligations continues et importantes envers ce dernier.

Il faut bien admettre qu'au moment du transfert des aéroports, le coût de ces obligations et les recettes requises pour exploiter et entretenir les aéroports n'ont pas été bien cernés. Il est clair que les défis que devraient relever les plus petits aéroports du RNA ont été mal compris. Au fil du temps, nous avons acquis une meilleure compréhension du cadre dans lequel ces aéroports fonctionnent. De fait, un examen des rapports annuels montre qu'ils sont presque autosuffisants. À Fredericton par exemple, les recettes annuelles de quelque 6,5 millions de dollars sont suffisantes pour couvrir nos frais d'exploitation et pour investir environ 1 million de dollars par année dans l'infrastructure aéroportuaire. Il est cependant devenu clair que nous sommes incapables de financer intégralement nos besoins de fonds d'immobilisation en infrastructure et que nous nous trouverons un jour devant des dépenses en capital élevées que nous ne pourrions assumer.

Les administrations des cinq plus petits aéroports du RNA ont travaillé de concert avec Transports Canada au cours des 18 derniers mois pour trouver une solution à ce problème récurrent. Nous avons concentré les discussions sur le besoin

infrastructure, as such support is available in Canada to local and regional airports of the same size through the Airports Capital Assistance Program. ACAP will be mentioned again later.

We think it is fair to say that there is concurrence that there is a financial problem for airports that are located on federal lands and that have fewer than 500,000 passengers annually. Our group of five contains all of the NAS airports that have fewer than 500,000 passengers annually. All other NAS airports in Canada have volumes over 500,000 passengers and do not struggle to fund safety- and security-related infrastructure assets. The number of 500,000 passengers is the point at which the full long-term costs and revenue curves come together. Beyond that traffic level, an airport is able to generate the revenue required to be financially viable.

There are many other small regional and local airports in Canada with fewer than 500,000 passengers. In fact, 200 such aerodromes across the country have various governance models and are upgraded often by community groups and municipalities. The difference between these community airports and the five small NAS airports we are discussing today is that community airports have access to infrastructure programs for safety and security funding through the Airports Capital Assistance Program. They also enjoy access to funds through the Building Canada Fund under the Communities Component and under the Infrastructure Stimulus Fund. In short, support for capital projects is available to small, regional and community airports but not to NAS airports on federal land.

The oxymoron is that because we are owned by the Government of Canada, we are excluded from Government of Canada support. It is significant that these exclusions are within the programs and not specifically within the National Airports Policy that established the National Airports System. While being part of Canada's National Highway System or Canada's National Ports System is a cornerstone in obtaining federal funds, being part of the National Airports System excludes federal support.

Our request to Transport Canada has been that it create a funding program with similar eligibility parameters to the Airports Capital Assistance Program that would permit NAS airports that are owned by the Government of Canada and have fewer than 500,000 passengers per year to have access to funds for safety- and security-related infrastructure.

It is important to note that we are not saying that our five small NAS airports should be turned back to the federal government or that the model is not working. Rather, the model needs to be fine tuned. Our five airports are on the verge of being self-sufficient, but we are not quite there. Without access to capital infrastructure funding support in the past, a number of

actuel d'aide pour les investissements liés à la sécurité côté piste, puisque cette aide est disponible, au Canada, pour des aéroports locaux et régionaux de la même taille, dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), dont il sera de nouveau fait mention plus tard.

Nous croyons qu'il est juste de dire qu'il y a consensus quant au fait que les aéroports situés sur les terres domaniales qui desservent moins de 500 000 passagers par année éprouvent des problèmes financiers. Notre groupe de cinq aéroports est constitué de tous les aéroports du RNA desservant annuellement moins de 500 000 passagers. Tous les autres aéroports du RNA au Canada desservent plus de 500 000 passagers et n'ont pas de difficulté à financer leurs infrastructures de sécurité. Le nombre de 500 000 passagers est le point de rencontre des courbes des coûts à long terme et des recettes. Au-delà de ce volume de voyageurs, un aéroport peut produire suffisamment de recettes pour être financièrement viable.

Il y a au Canada beaucoup d'autres petits aéroports locaux et régionaux desservant moins de 500 000 passagers par année. De fait, 200 aéroports de ce type au pays ont différents modèles de régie interne et sont souvent mis à niveau par des groupes communautaires et par des municipalités. La différence entre ces aéroports communautaires et les cinq petits aéroports du RNA dont nous vous entretenons aujourd'hui est que les aéroports communautaires ont accès aux programmes d'infrastructure pour ce qui est du financement au chapitre de la sécurité, dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Ils peuvent en outre obtenir du financement du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada et du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Bref, du financement est disponible pour les projets d'immobilisations des petits aéroports régionaux et communautaires, mais non pour les aéroports du RNA situés sur les terres domaniales.

Le paradoxe est que nous n'avons pas droit à l'aide du gouvernement du Canada parce que nous appartenons à ce même gouvernement. Il est significatif que ces exclusions soient prévues dans les programmes et non dans la Politique nationale des aéroports qui a créé le Réseau national des aéroports. Même si, pour obtenir des fonds fédéraux, il est essentiel de faire partie du réseau routier national ou du réseau portuaire national, être membre du Réseau national des aéroports écarte la possibilité de recevoir du soutien fédéral.

La demande que nous avons présentée à Transports Canada était de mettre sur pied un programme de financement dont les critères d'admissibilité seraient semblables à ceux du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), qui permettrait aux aéroports du RNA appartenant au gouvernement du Canada et desservant moins de 500 000 passagers par année d'avoir accès à des fonds pour leurs infrastructures de sécurité.

Il est important de souligner que nous ne demandons pas que les cinq petits aéroports du RNA soient retournés au gouvernement fédéral, et que nous ne disons pas que le modèle d'exploitation est inefficace. Nous pensons plutôt qu'il doit être raffiné. Les cinq aéroports sont sur le point d'être autosuffisants, mais nous n'y sommes pas tout à fait. Sans accès au soutien

these capital projects have had to be deferred, which has led to amplifying the capital infrastructure improvement needs over the next five-year period.

Within the next five years, most of our airports will need complete runway rehabilitation and to purchase new equipment. The total cost of these safety- and security-related infrastructure needs from 2011 to 2015 is approximately \$75 million. Our five airports are not able to finance these safety- and security-related infrastructure requirements entirely on their own.

Please allow me to speak a bit about the relationship of the Fredericton International Airport to its community. The story of the Fredericton airport is that of a community recognizing the airport as a fundamental element in its own vitality. At the time of transfer there was great reluctance to get involved with the airport, but businesses and people in Fredericton quickly came to recognize their increasing dependence on the ability to move and trade nationally and internationally. Today, the airport is recognized as being critical to the important economic drivers of our community. This includes governments and universities as well as the consulting engineering industries that have grown out of the universities to become an important part of the local economy. It also includes our military at CFB Gagetown.

Our successful businesses have become so by increasingly concentrating on a global marketplace. Fredericton is no different than any other successful community in Canada. Our community's businesses are dependent on quick access to that marketplace, and a reduction in the level of access becomes a competitive disadvantage. In fact, while the airport property is home to approximately 250 jobs, many more jobs in our community are dependent upon the airport. Although the airport is nominally self-sufficient, in the long term it will not be. Major capital expenditures and regulations brought on by Transport Canada guidelines will arise faster the airport can cope with them. That is precisely why access to an ACAP-type funding program is so important to our viability.

I would now like to pass the floor to Mr. Doug Newson to tell you about the Charlottetown airport.

Doug Newson, Chief Executive Officer, Charlottetown Airport Authority Inc.: Thank you for having me here today to join in the discussion regarding the five NAS airports.

As the only commercial airport in Prince Edward Island, our airport provides an important link to many key industries in the province and is essential for the growth and development of our provincial economy. Without an airport, Prince Edward Island

financier pour financer les immobilisations en infrastructure, un grand nombre des projets d'immobilisations ont dû être reportés, ce qui a eu comme résultat d'accroître les besoins d'améliorations à ce chapitre pour la prochaine période quinquennale.

Au cours des cinq prochaines années, la plupart de nos aéroports devront procéder à la réfection complète des pistes et acheter de nouvelles pièces d'équipement. De 2011 à 2015, le coût total des besoins en immobilisations pour les infrastructures de sécurité est estimé à 75 millions de dollars. Nos cinq aéroports sont incapables de financer seuls ces dépenses en infrastructures.

Je voudrais vous entretenir de la relation entre l'aéroport international de Fredericton et la collectivité. L'histoire de l'aéroport de Fredericton est aussi l'histoire d'une collectivité qui reconnaît l'aéroport comme l'élément essentiel de sa propre vitalité. Au moment du transfert, une grande réticence a été exprimée quant à l'implication dans l'exploitation d'un aéroport, mais les entreprises et les gens de Fredericton ont rapidement compris qu'ils devenaient de plus en plus tributaires de la capacité de se déplacer au Canada et à l'étranger et de s'adonner au commerce intérieur et international. Aujourd'hui, l'aéroport est considéré comme un élément critique des moteurs économiques de notre collectivité. Il s'agit entre autres des gouvernements et des universités ainsi que des entreprises de génie-conseil qui ont pris naissance dans les universités pour devenir une importante composante de l'économie locale. Il ne faut pas oublier les militaires de la BFC Gagetown.

Les entreprises qui ont réussi y sont arrivées en axant de plus en plus leurs efforts sur le marché mondial. Fredericton n'est pas différente des autres collectivités canadiennes qui ont réussi. Les entreprises de notre collectivité sont fortement tributaires d'un accès rapide à ce marché, et toute réduction du niveau d'accès les place dans une position de désavantage concurrentiel. De fait, même si l'aéroport représente approximativement 250 emplois, un bien plus grand nombre d'emplois dans la collectivité dépendent de l'aéroport. Même si, en théorie, l'aéroport est autosuffisant, il ne saurait l'être à long terme. Les grandes dépenses en immobilisations devront être faites plus rapidement que l'aéroport ne peut les engager, comme les règlements découlant des lignes directrices de Transports Canada. C'est précisément pourquoi l'accès à du financement similaire à celui qui est offert par le PAIA est si important pour préserver notre viabilité.

Je donne maintenant la parole à M. Doug Newson qui vous parlera de l'aéroport de Charlottetown.

Doug Newson, directeur général, Administration de l'aéroport de Charlottetown Inc. : Je vous remercie de me recevoir aujourd'hui et de me permettre de participer à la discussion sur les cinq aéroports du RNA.

En tant que seul aéroport commercial à l'Île-du-Prince-Édouard, l'aéroport de Charlottetown est un lien important pour de nombreuses industries clés de la province, et il est essentiel pour la croissance et le développement de notre

would lose millions of dollars in tourism revenues annually and would not be able to sustain or grow its new emerging business sectors, such as bio-science and information technology.

As you know, we are also home to federal government offices, including Veterans Affairs Canada, which I believe is the only federal department that has a head office outside Ottawa. Our local economy depends on using air transportation to do business. Having to drive two to three hours to neighbouring provinces' airports would mean fewer businesses would decide to locate in our province. Our airport generates over \$90 million in economic activity to the City of Charlottetown. We are a significant economic engine and one that needs to be supported to further enhance the economic benefit for our community.

We operate with an aggressive approach to business growth. By growing our concession fees and creating and expanding the business park located on airport land, we have been able to grow our non-aeronautical revenue by over 25 per cent in the last 10 years. Unfortunately, we have some of the highest landing and terminal fees in Canada, and as a result we have not been able to increase them since transfer. At the end of the day, the best way to increase the stream of aeronautical revenues to our airport was to grow the number of carriers and flights at the airport. There is no doubt we have been successful over the past five years in doing this, but the cost of business has risen substantially. Operating and maintenance costs in 2000 were \$2.8 million, and today they have risen to over \$5 million. Prior to transfer, when the airport was operated by Transport Canada, we had 38 full-time staff. Today we employ a complement of 21 full-time staff.

Our airport has been fortunate to be able to build upon a solid balance sheet. We have dollars set aside for capital improvements and projects for our airport. However, it will not be sufficient in the long term. Slowly maintaining and rehabilitating our runways would exhaust the capital fund that we have managed to accumulate over the past 10 years. If you were to examine our projected 10-year cash flow, you would see a deficit of over \$10 million, assuming no funding of any kind were received for any of these projects.

The reality is that all five of our national airports are now facing increasing operational costs and monetary inefficiencies that have accumulated over a number of years. These airports have been operating in an underfunded manner in terms of infrastructure. As a result, infrastructure and supporting equipment is being worn and aged. We simply cannot keep up

économie provinciale. Sans aéroport, l'Île-du-Prince-Édouard perdrait chaque année des millions de dollars en revenus de tourisme et serait incapable de soutenir la croissance ou d'appuyer de nouveaux secteurs d'activité comme les biosciences et la technologie de l'information.

Comme vous le savez, il y a dans la province des bureaux du gouvernement fédéral, notamment des bureaux du ministère des Anciens Combattants, seul ministère fédéral qui, je crois, a son bureau principal à l'extérieur d'Ottawa. Notre économie locale a besoin du transport aérien pour ses activités. S'il fallait faire deux ou trois heures de route pour se rendre aux aéroports de provinces voisines, les entreprises qui décident de s'installer dans notre province seraient moins nombreuses. Notre aéroport produit plus de 90 millions de dollars de retombées économiques pour la ville de Charlottetown. C'est un moteur économique important, et il faut l'appuyer pour améliorer encore les retombées économiques pour notre collectivité.

Nous exploitons l'aéroport de manière dynamique en vue d'en accroître les activités. Grâce à l'augmentation des droits de concession ainsi qu'à l'ouverture et à l'agrandissement du parc commercial sur le terrain de l'aéroport, nous avons réussi à augmenter de 25 p. 100 les recettes provenant de sources autres que l'aéronautique au cours des 10 dernières années. Malheureusement, les redevances d'atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs sont parmi les plus élevées au Canada; il a par conséquent été impossible de les augmenter depuis le transfert. Tout compte fait, la meilleure façon d'augmenter le flux de recettes provenant des activités d'aviation à notre aéroport a été d'augmenter le nombre de transporteurs et de vols. Il ne fait aucun doute que nous y avons réussi au cours des cinq dernières années, mais les coûts d'exploitation ont augmenté considérablement. En 2000, les coûts d'exploitation et d'entretien s'élevaient à 2,8 millions de dollars; ils sont aujourd'hui de plus de 5 millions de dollars. Avant le transfert, alors que l'aéroport était exploité par Transports Canada, il comptait 38 employés à temps plein. Aujourd'hui, nous avons 21 employés à temps plein.

L'administration de l'aéroport a eu la chance d'être capable de bâtir un solide bilan. Nous avons pu mettre de côté des fonds pour les améliorations aux immobilisations et pour la réalisation de projets à l'aéroport. Toutefois, à long terme, ce sera insuffisant. À eux seuls, l'entretien et la réfection des pistes épuiseront les fonds que nous avons réussi à accumuler au cours des dix dernières années. Si vous pouviez étudier nos prévisions de flux d'encaisse sur dix ans, vous verriez un déficit de plus de 10 millions de dollars, si l'on présume qu'aucun financement de quelque nature que ce soit n'est reçu pour les projets à réaliser.

La réalité est que les cinq aéroports nationaux de notre réseau doivent aujourd'hui faire face à l'augmentation des coûts opérationnels et à des pratiques financières inefficaces qui se sont installées sur un certain nombre d'années. L'exploitation de ces aéroports est sous-financée pour ce qui est de l'infrastructure et, par conséquent, leur infrastructure et l'équipement nécessaire

with the rising capital costs while meeting new regulatory requirements; these costs are quickly outpacing our airport revenues.

In conclusion, it is imperative that our airports have access to a funding program. We are not asking to reinvent the wheel. The ACAP funding program exists, and we envision having something similar that is accessible for small NAS airports under 500,000 passengers in order to assist in funding our safety- and security-related infrastructure requirements. Thank you for the opportunity to present our views on behalf of Canada's small NAS airports. We would be happy to take your questions.

Senator Mercer: Thank you for being here, gentlemen. It is good to see you here today.

You may have answered this in the last few paragraphs of your presentation, but is the simple answer that we say that any airport that is part of the NAS system with fewer than 500,000 passengers should have access to ACAP or the Building Canada Fund or any future infrastructure stimulus funds? If that were to happen, would that be the answer to the problem?

Mr. Newson: Just to back up a bit, this group of five airports came together, but we are not an association. We are a group within a group that has identified that level of traffic as the magic number where some sort of program like ACAP is required. We do not want to be part of ACAP. The ACAP airports would probably come in and say that ACAP is underfunded. We do not want to dig into their pile of money. Basically, our deficit over the next 10 years for capital projects is probably \$1 million to \$2 million on average, if you look at the big picture. It is not a big problem. That is per airport per year.

I believe with ACAP the airport gets a percentage of funding depending on its traffic level, so as traffic grows, the percentage of funding for a specific project would go down. That is basically what we are looking for. We are asking for access to an ACAP-type program or other infrastructure programs.

Mr. Innes: Certainly eligibility or access to other federal programs or federal-provincial programs would be a welcome change as well, because we are excluded at the present time from them.

Senator Mercer: A number of people have alluded to the cost of equipment, not just capital projects. When we visited the Ottawa airport a few days ago, we were told about the amount of equipment it had replaced. My memory may fail me, but I thought it was \$10-million worth of equipment that it replaced last year, including snow removal, et cetera.

s'usent et deviennent désuets. Nous ne pouvons tout simplement pas suivre le rythme de l'augmentation du coût des immobilisations tout en satisfaisant aux nouvelles exigences réglementaires; ces coûts augmentent beaucoup plus rapidement que les recettes de l'aéroport.

En conclusion, il est impératif que nos aéroports aient accès à un programme de financement. Nous ne vous demandons pas de réinventer la roue. Il existe un programme de financement, le PAIA, et nous aimerions qu'un programme similaire soit disponible pour les petits aéroports du RNA qui desservent moins de 500 000 passagers afin de les aider à financer leurs dépenses en infrastructures de sécurité. Je vous remercie de nous avoir donné la possibilité d'exprimer nos vues au nom des petits aéroports canadiens du RNA. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Mercer : Merci d'être venus. C'est bon de vous voir.

Vous avez peut-être déjà répondu à cette question dans les derniers paragraphes de votre exposé, mais est-ce que la réponse simple serait que tout aéroport desservant moins de 500 000 passagers qui fait partie du RNA devrait avoir accès au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires ou au Fonds Chantiers Canada ou à des fonds de stimulation de l'infrastructure? Si cela pouvait se faire, est-ce que ce serait la solution au problème?

M. Newson : Pour revenir un peu en arrière, je signale que ces cinq aéroports se sont regroupés mais qu'ils ne forment pas une association. Nous formons un groupe au sein d'un groupe qui a déterminé le volume de trafic constituant le chiffre magique à partir duquel un programme du type du PAIA est nécessaire. Nous ne voulons pas participer au PAIA. Les aéroports participants signaleraient probablement alors que le PAIA n'a pas suffisamment de fonds. Nous ne voulons pas aller puiser dans sa cagnotte. Notre déficit pour les projets d'immobilisations au cours des dix prochaines années sera probablement de 1 à 2 millions de dollars en moyenne, dans l'ensemble. Ça ne pose pas un gros problème. C'est le déficit par aéroport par année.

Je pense que les aéroports qui participent au PAIA reçoivent un pourcentage des fonds selon leur volume de trafic; par conséquent, le pourcentage des fonds pour un projet précis diminuerait lorsque le trafic augmenterait. C'est essentiellement ce que nous voulons. Nous demandons accès à un programme du type du PAIA ou à d'autres programmes d'infrastructure.

M. Innes : L'admissibilité ou l'accès à d'autres programmes fédéraux ou fédéraux-provinciaux serait un changement qui serait également apprécié, car nous en sommes actuellement exclus.

Le sénateur Mercer : Plusieurs personnes ont parlé du coût de l'équipement, et pas seulement des projets d'immobilisations. Lorsque nous sommes allés visiter l'aéroport d'Ottawa il y a quelques jours, quelqu'un a parlé de la quantité d'équipement qui avait été remplacé. La mémoire me fait peut-être défaut, mais je pense que l'année dernière, on a remplacé de l'équipement pour une valeur de 10 millions de dollars, notamment de l'équipement de déneigement.

What happens to the old equipment when an airport like Ottawa, a much larger, much more financially viable airport, buys new equipment? I should perhaps have asked that question when we were at the airport in Ottawa, but the thought has only come up now. Is there any thought to recycling this equipment to the smaller airports to help keep your costs of equipment down so that you can better adjust your expenditures to capital projects?

Mr. Innes: Certainly the cost of equipment is high. A simple snowplough truck and sweeper combination will set you back \$300,000 to \$400,000. We have purchased used equipment, and we will test the marketplace. We keep equipment for quite a long period of time. I think the oldest truck in our fleet at the Fredericton airport is a 1985 unit. We nurse these things along, long after other people would. We will test every market. We buy new equipment and sometimes used equipment. It is the same as a used car. It all depends on the deal, senator.

Senator Plett: Gentlemen, I apologize for being a little late this morning. If you have already answered this in your earlier comments, I apologize. In 2005, there was a ground rent formula set out. Is that formula still in place?

Mr. Newson: As far as I know, some of the smaller NAS airports have not begun to pay rent yet. The formula has changed. In Charlottetown, we are not scheduled to pay rent until 2016. I think Fredericton is in the same boat. The formula that was brought in in 2005 is, as far as I know, still the same today.

Senator Plett: Is the fact that you are not paying rent because your gross revenues are that low, or is it because you have a grace period?

Mr. Newson: I believe there was a grace period when the National Airports Policy was set up for the smaller airports.

Mr. Innes: We have a grace period now, but our revenue is not sufficient to generate rent under the formula.

Senator Plett: Meaning that you are getting less than \$5 million a year gross?

Mr. Innes: It is in that magnitude.

Senator Plett: Mr. Newson, you said that the landing fees at Charlottetown were the highest in Canada. Is that correct?

Mr. Newson: Among the highest.

Senator Plett: What is the reason for that?

Mr. Newson: In Charlottetown, we have not raised our landing and terminal fees since 1999. Over a two- to three-year period prior to transfer, Transport Canada had raised the landing fees in Charlottetown to a point where only one other airport in the

Que devient le vieil équipement lorsqu'un aéroport comme celui d'Ottawa, un aéroport beaucoup plus gros et beaucoup plus viable sur le plan financier, achète du nouvel équipement? J'aurais peut-être dû poser cette question lorsque nous étions à l'aéroport d'Ottawa, mais je viens seulement d'y penser. Est-ce qu'on envisage la possibilité de recycler cet équipement en l'offrant aux petits aéroports pour les aider à maintenir leurs coûts d'équipement à un niveau peu élevé, ce qui permet de mieux ajuster les dépenses aux projets d'immobilisations?

M. Innes : Le coût de l'équipement est sans aucun doute élevé. Un simple camion déneigeur et balayeur combiné coûte de 300 000 \$ à 400 000 \$. Nous avons acheté de l'équipement usagé et nous magasinons sur le marché. Nous conservons l'équipement pendant une très longue période. Je pense que le plus vieux camion du parc de l'aéroport de Fredericton date de 1985. Nous entretenons amoureusement notre équipement et le gardons beaucoup plus longtemps que d'autres. Nous magasinons sur tous les marchés. Nous achetons de l'équipement neuf et, parfois, de l'équipement usagé. C'est comme les voitures usagées. Tout dépend de l'affaire que l'on fait, sénateur.

Le sénateur Plett : Messieurs, je m'excuse d'être arrivé un peu en retard ce matin. Si vous avez déjà répondu à cette question dans vos commentaires, je m'en excuse. En 2005, une formule de loyer foncier a été établie. Est-ce que cette formule est toujours en vigueur?

M. Newson : À ma connaissance, certains des plus petits aéroports du RNA n'ont pas encore commencé à payer de loyer. La formule a changé. À Charlottetown, nous ne devons pas payer de loyer jusqu'en 2016. Je pense que Fredericton est dans la même situation. La formule qui a été établie en 2005 est toujours celle qui est en vigueur aujourd'hui, à ce que je sache.

Le sénateur Plett : Est-ce parce que vos recettes brutes sont très basses ou est-ce parce que vous avez un délai de grâce que vous n'avez pas à payer de loyer?

M. Newson : Je pense qu'un délai de grâce avait été prévu pour les petits aéroports, lorsque la Politique nationale des aéroports a été mise en place.

M. Innes : Nous avons un délai de grâce maintenant, mais nos recettes ne sont pas suffisantes pour générer un loyer conforme à la formule.

Le sénateur Plett : Cela veut-il dire que vous avez des recettes brutes de moins de 5 millions de dollars par an?

M. Innes : C'est de cet ordre.

Le sénateur Plett : Monsieur Newson, vous avez mentionné que les redevances d'atterrissage à Charlottetown étaient les plus élevées au Canada. Est-ce exact?

M. Newson : Parmi les plus élevées.

Le sénateur Plett : Quelle en est la raison?

M. Newson : À Charlottetown, nous n'avons pas augmenté nos redevances d'atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs depuis 1999. Au cours d'une période de deux à trois ans avant le transfert, Transports Canada a augmenté les

region was higher. We are at somewhat of a disadvantage in terms of our fees and our ability to raise them, so we will have to look at other ways to generate revenue. We have been fortunate to grow traffic, resulting in increased revenues, but we have not raised our landing and terminal fees since 1999.

Senator Plett: Has the traffic in those five NAS airports increased or decreased over the last number of years?

Mr. Innes: It has increased substantially since the transfer. The number in our presentation material is 20 per cent to 50 per cent over the last five years.

Senator Plett: Things should be looking up for you.

Mr. Innes: It is getting better every day.

Senator Downe: I would like to follow up a question asked by my colleague about the landing fees in Charlottetown. Prior to your inheriting the airport, Transport Canada had increased the fees dramatically. Why did they increase them so much? Why were they increased more in Charlottetown than in other places?

Mr. Newson: I cannot comment on the other airports. Mr. Innes might be able to shed some light on that. I was not around at the time. My only comment is that they likely saw it as an opportunity to generate increased revenue prior to the airport authority taking over the airports. At the end of the day, landing and terminal fees constitute a small percentage of an airline's operating costs. Certainly they look at that when they determine which markets to operate in. Margins are very tight in the airline business, so they look at every potential for a penny to be gained. As a result, we have become more aggressive in offering incentives and reduced fees for airlines starting up. Given that our fees are so high, the board has been reluctant to look at an increase in fees over the past 10 years.

Mr. Innes: Transport Canada increased the fees at airports by 25 per cent every year, while they honed them in the last few years before transfer. We transferred after the Charlottetown airport transfer. We had to roll our landing and terminal fees back to the level of fees at Charlottetown when we transferred. We had the dubious distinction of being one of the last airports to transfer, and we were getting the 25 per cent increase in January in landing and terminal fees. The later an airport transferred, the higher its fees were. Most airports were late to transfer. We have rolled those fees back about as far as we can take them back.

redevances d'atterrissage à Charlottetown dans de telles proportions qu'un seul autre aéroport de la région avait des redevances plus élevées. Nous sommes désavantagés à cause de nos redevances et de notre incapacité de les augmenter; nous devrons par conséquent chercher d'autres possibilités de générer des recettes. Nous avons eu la chance que la circulation ait augmenté, ce qui a accru nos recettes, mais nous n'avons pas augmenté nos redevances d'atterrissage ni les redevances remboursées aux transporteurs depuis 1999.

Le sénateur Plett : La circulation dans ces cinq aéroports du RNA a-t-elle augmenté ou diminué au cours des dernières années?

M. Innes : Elle a considérablement augmenté depuis le transfert. Le chiffre mentionné dans notre exposé est de 20 à 50 p. 100 au cours des cinq dernières années.

Le sénateur Plett : La situation devrait donc s'améliorer pour vous.

M. Innes : Elle s'améliore de jour en jour.

Le sénateur Downe : J'aimerais poser une question liée à celle de mon collègue, au sujet des redevances d'atterrissage à Charlottetown. Avant que vous n'héritiez de l'aéroport, Transports Canada avait considérablement augmenté les redevances. Pourquoi le ministère les a-t-il augmentées dans de telles proportions? Pourquoi ces redevances ont-elles augmenté davantage à Charlottetown que dans d'autres aéroports?

M. Newson : Je ne peux pas faire de commentaire concernant les autres aéroports. M. Innes pourrait peut-être vous éclairer. Je n'étais pas là à ce moment-là. Mon seul commentaire est que le ministère a probablement jugé que c'était une occasion de générer des recettes supplémentaires, avant que l'administration aéroportuaire ne prenne la relève. En définitive, les redevances d'atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs ne représentent qu'un faible pourcentage des frais d'exploitation d'une compagnie aérienne. Les compagnies aériennes en tiennent compte sans aucun doute lorsqu'elles choisissent les marchés où s'établir. Les marges sont très serrées dans le secteur du transport aérien et les compagnies examinent toutes les possibilités d'économiser quelques sous. Par conséquent, nous faisons preuve d'un plus grand dynamisme pour ce qui est d'offrir des incitatifs et des réductions de redevances aux compagnies aériennes qui s'établissent. Étant donné que nos redevances sont extrêmement élevées, le conseil d'administration a hésité à envisager une augmentation au cours des dix dernières années.

M. Innes : Transports Canada a augmenté les redevances de 25 p. 100 par an dans les aéroports au cours des dernières années qui ont précédé le transfert. Pour nous, le transfert a eu lieu après celui de l'aéroport de Charlottetown. Après le transfert, nous avons dû abaisser nos redevances d'atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs au niveau de celles de Charlottetown. Nous avons le privilège douteux d'être un des derniers aéroports à avoir été transférés et nous héritons d'une hausse de 25 p. 100 des redevances d'atterrissage et des redevances remboursées aux transporteurs en janvier. Les redevances étaient d'autant plus élevées que le transfert était tardif. La plupart des aéroports ont été transférés tardivement. Nous avons baissé ces redevances à peu près autant que nous le pouvions.

Senator Downe: It would seem to be a competitive disadvantage as you try to recruit more companies to land in Charlottetown. You have done a very good job, as we now have flights to Boston, New York and Detroit as well as Ottawa and Halifax, et cetera. It is a booming airport and growing dramatically. As you indicated in your presentation, it has helped the economy tremendously. Your recruitment would be hindered by these high fees, which means fewer airlines landing and fewer passengers.

Mr. Newson: Since the transfer to airport authorities from the federal government, airports have become more aggressive in recruiting airlines. As a result, the incentives to airlines have grown, which we will continue to see. Some small regional airports have begun to subsidize airlines to ensure that they have service. Our challenge is to get them to Charlottetown in the first place; and if they can be successful, they will continue to add capacity. There is no question that because our fees are higher, we have been hesitant to pass on additional costs to the airlines. That is why we see such things as facility fees and airport improvement fees, which continue to grow as we move forward.

Senator Downe: If you pass the fees on to the airlines, they will pass them on to the customers, increasing travel costs in Canada. Sometimes it costs more to travel to and from the regions in Canada than to travel overseas, which is totally unacceptable.

Has your group looked at the advantages that Americans provide to their regional and small airlines? In your views, are any of those models transferrable to Canada?

Mr. Innes: We have looked at the issue of the relative position of the U.S. airports versus Canadian airports and airlines. Certainly, much more money is put into the airports and airlines in the United States. Small communities like ours in the United States would be eligible for some assistance from the federal government. Such programs do not exist in Canada. In relative terms, an airport like the Fredericton airport loses a fair amount of traffic to the United States because user prices are cheaper, and customers go for a better ticket price.

Senator Downe: Have you looked at that? The United States subsidizes small local airports at a very high level. Would that seem to solve your problems?

Mr. Newson: There is no question that the model in the U.S. is different from Canada's. If we were to receive similar assistance for infrastructure, it would go a long way. American airports are limited in what they can charge for airport improvement fees, but in Canada we are pretty much free to set our airport improvement fees. There are pros and cons to the U.S. model. We are not

Le sénateur Downe : Il semblerait que ce soit un désavantage par rapport à la concurrence, quand on essaie de convaincre de nouvelles compagnies d'atterrir à Charlottetown. Vous avez fait du très bon travail, car il y a maintenant des vols à destination de Boston, New York et Detroit, ainsi qu'à destination d'Ottawa et d'Halifax. C'est un aéroport en pleine expansion. Comme vous l'avez souligné dans votre exposé, il a considérablement aidé l'économie. Ces redevances élevées seraient un obstacle au recrutement, ce qui se traduirait par la présence d'un moins grand nombre de compagnies et de passagers.

M. Newson : Depuis le transfert par le gouvernement fédéral aux administrations aéroportuaires, les aéroports sont devenus plus dynamiques dans le recrutement des compagnies aériennes. Par conséquent, les incitatifs accordés aux compagnies aériennes ont augmenté, et ça continuera. Quelques petits aéroports régionaux se sont mis à subventionner des compagnies aériennes pour s'assurer le service. Notre difficulté, c'est de les attirer et, si elles réussissent, elles continueront à ajouter de la capacité. Il ne fait aucun doute que, du fait que nos redevances sont plus élevées, nous avons hésité à refiler les coûts supplémentaires aux compagnies aériennes. C'est la raison pour laquelle des frais comme les frais d'établissement et les frais d'améliorations aéroportuaires continuent d'augmenter à mesure que nous allons de l'avant.

Le sénateur Downe : Si vous refiler les frais aux compagnies aériennes, elles les passeront à leurs clients, ce qui fera augmenter les frais de déplacement au Canada. Il est parfois plus coûteux de se déplacer d'une région à l'autre au Canada que de faire des voyages à l'étranger, ce qui est totalement inacceptable.

Votre groupe a-t-il examiné les avantages qu'offrent les Américains à leurs compagnies aériennes régionales et aux petites compagnies? Pensez-vous que certains de ces modèles sont transférables au Canada?

M. Innes : Nous avons examiné la situation des aéroports américains par rapport à celle des aéroports et des compagnies au Canada. On investit à coup sûr beaucoup plus d'argent dans les aéroports et dans les compagnies aériennes aux États-Unis. Aux États-Unis, des petites collectivités comme les nôtres seraient admissibles à de l'aide fédérale. Il n'y a pas de programmes semblables au Canada. Un aéroport comme celui de Fredericton perd un assez grand nombre de voyageurs au profit des aéroports américains, car les prix pour les utilisateurs sont moins élevés aux États-Unis et les clients peuvent se procurer des billets à un prix plus avantageux.

Le sénateur Downe : Avez-vous examiné la question? Les États-Unis subventionnent largement les petits aéroports locaux. Pensez-vous que ça réglerait vos problèmes?

M. Newson : Il ne fait aucun doute que le modèle américain est différent du modèle canadien. Ça nous aiderait beaucoup de recevoir un soutien semblable pour l'infrastructure. Aux États-Unis, les frais d'améliorations aéroportuaires que peuvent imposer les aéroports sont limités mais au Canada, nous sommes pratiquement entièrement libres d'en fixer le montant. Le modèle

asking to reinvent the wheel, but we are looking at the various options. We are asking for a program similar to ACAP for our small airports.

The Chair: Who are your competing airports, American or Canadian?

Mr. Newson: At Charlottetown, Moncton and Halifax are our main competitors.

The Chair: Do you not have an American competitor?

Mr. Newson: It would be rare for people to travel instead to Bangor, Maine, for example.

Mr. Innes: We compete with many U.S. airports. Domestically we compete with Moncton and Saint John, to a limited extent. We lose an unbelievable amount of traffic to Bangor and Portland, Maine; and to Manchester, New Hampshire, and others. There are as many people from Fredericton flying out of U.S. airports to the United States as there are out of Canadian airports to the U.S. There is significant traffic loss resulting in revenue loss.

Senator MacDonald: Mr. Newson, I have had the opportunity to fly many times into the Sydney and Charlottetown airports. They are similarly sized airports and communities. However, the Sydney airport is not part of the NAS. Would it be an advantage to you if the Charlottetown airport transferred from the NAS to the same system as that of the Sydney airport?

Mr. Newson: There is no question. We have had a number of discussions around our board table about that, and Transport Canada will reveal the policy as we move forward. Certainly, there are pros and cons to doing that. If it is a simple matter of transferring out of the NAS to have access to ACAP funding, then yes it would be great. However, being part of the National Airports System provides some protection. We would be interested in discussing such a transfer with Transport Canada if it were an option.

Senator MacDonald: You said that there is some advantage to staying in the NAS.

Mr. Newson: The NAS gives us some credibility and importance as part of a larger transportation network across the country. At the end of the day, if we got into major financial issues it would be the responsibility of the Government of Canada to ensure that there is an airport in Charlottetown. It is an interesting discussion, and we are interested in looking at it further.

américain présente des avantages et des inconvénients. Nous ne demandons pas de réinventer la roue, mais nous examinons les différentes options. Nous réclamons un programme semblable au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour nos petits aéroports.

Le président : Quels aéroports américains ou canadiens sont vos concurrents?

M. Newson : Ceux de Charlottetown, Moncton et Halifax sont nos principaux concurrents.

Le président : Avez-vous un concurrent américain?

M. Newson : Les voyageurs vont rarement prendre de préférence l'avion à Bangor, dans le Maine, par exemple.

M. Innes : Nous faisons concurrence à de nombreux aéroports américains. Au Canada, nous sommes en concurrence, dans une mesure restreinte, avec les aéroports de Moncton et de Saint John. Nous perdons un nombre incroyable de voyageurs au profit des aéroports de Bangor et de Portland, dans le Maine, et de celui de Manchester, au New Hampshire et d'autres encore. À Fredericton, le nombre de personnes qui vont prendre l'avion dans des aéroports américains pour voyager aux États-Unis est aussi élevé que celui des personnes qui choisissent un aéroport canadien comme point de départ. Nous perdons beaucoup de trafic aérien, ce qui entraîne des pertes au niveau des recettes.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Newson, j'ai eu souvent l'occasion d'aller dans les aéroports de Sydney et de Charlottetown. Ce sont des aéroports et des collectivités de taille semblable. L'aéroport de Sydney ne fait toutefois pas partie du Réseau national des aéroports. Est-ce que ce serait un avantage pour vous si l'aéroport de Charlottetown était transféré du RNA au même réseau que celui dont fait partie l'aéroport de Sydney?

M. Newson : Ça ne fait aucun doute. Nous avons eu plusieurs discussions à ce sujet au sein de notre conseil d'administration, et Transports Canada révélera la politique tandis que nous allons de l'avant. Une telle initiative présente des avantages et des inconvénients. S'il s'agit simplement d'un transfert à l'extérieur du RNA pour avoir accès à des fonds du PAIA, ce serait fantastique. Le fait de faire partie du Réseau national des aéroports assure toutefois une certaine protection. Nous aimerions discuter d'un tel transfert avec Transports Canada si c'était une option.

Le sénateur MacDonald : Vous avez dit que le fait de continuer à faire partie du RNA présentait des avantages.

M. Newson : Le RNA nous donne une certaine crédibilité et une certaine importance par notre appartenance à un réseau de transport d'envergure nationale. Au bout du compte, si nous avons des difficultés financières majeures, le gouvernement du Canada aurait la responsabilité de veiller à ce qu'il y ait un aéroport à Charlottetown. C'est une discussion intéressante, et nous aimerions examiner la question de plus près.

Senator MacDonald: In terms of capacity, I cannot help but notice that Nova Scotia has one airport under the NAS — Halifax, which is a substantial airport. Yet New Brunswick has three airports, and Prince Edward Island has one airport. They are in close proximity. Is there a problem of overcapacity?

Mr. Newson: Whether we were part of the NAS or other would not affect our number of travellers. The issue of overcapacity of airports in the region is another question. The NAS was set up either in capital cities or where the traffic was over a certain level over 15 years ago. At that time, it was a good model. Should it be looked at again? Absolutely. If you took three or four airports out of NAS, I do not think you would see a major difference in air travel in the Maritimes.

Senator MacDonald: I do not want to say there is an overcapacity of airports in Atlantic Canada. I do not want people to think I want to shut down airports in Atlantic Canada. However, I was curious about how having all those airports in close proximity affects the way you operate, but you say it does not.

Mr. Newson: I do not think it does.

Senator Cochrane: Mr. Newson, you mentioned that when the transfer of the airports occurred, the financial challenges that the smaller NAS airports would face were not well understood. I think you both said that. Would you elaborate on that? What do you know now in this regard that you would like to have known then?

Mr. Newson: I was not around when the airports were transferred, but people really underestimated the long-term capital requirements required to operate the airports. That is probably the single biggest challenge moving forward. Every airport was in a different shape when it was transferred. In our instance, we had a runway that was rehabilitated not long prior to transfer, so as we looked forward, we underestimated the cost and time frame to rehabilitate that runway again. Some airports across the country got brand new terminals when they transferred, and they are benefiting from that today. Over time, that will catch up. When other airports across the country were transferred, they were given old airports with runways that required a lot of work. I think the long-term capital infrastructure requirement that it takes to maintain an airport is the single biggest thing that was underestimated at that time.

Mr. Innes: I was around at the time of transfer. In fact, when we started to operate airports, we did not really understand the business. There are certain things we did understand. We understood what the payroll cost was and the cost of materials and that sort of thing. We could predict how much equipment would cost. We did not know much about the legal, accounting and general administration — the business of operating a business. Airports before were simply operated on the site. There was never any overhead or management, so we did not know how much it would cost to manage the airports. As

Le sénateur MacDonald : En termes de capacité, je ne peux pas m'empêcher de remarquer que la Nouvelle-Écosse a un aéroport qui fait partie du RNA, celui d'Halifax, qui est un aéroport important. Pourtant, le Nouveau-Brunswick en a trois et l'Île-du-Prince-Édouard en a un. Ils sont très rapprochés. Est-ce qu'un problème de surcapacité se pose?

M. Newson : Le fait de faire partie du RNA ou d'un autre réseau n'aurait aucune incidence sur le nombre de voyageurs qui utilisent notre aéroport. Le problème de la surcapacité aéroportuaire dans la région est une autre question. Le RNA a été mis en place dans des capitales ou dans des villes où le trafic dépassait un certain niveau il y plus de 15 ans. C'était alors un bon modèle. Faudrait-il le réexaminer? Absolument. Je ne pense pas que le retrait de trois ou quatre aéroports du RNA apporterait un changement majeur dans le transport aérien dans les Maritimes.

Le sénateur MacDonald : Je ne veux pas insinuer qu'il y a une surcapacité aéroportuaire au Canada atlantique. Je ne veux pas que l'on pense que je réclame la fermeture d'aéroports au Canada atlantique. J'étais toutefois curieux de savoir quelle est l'incidence de la grande proximité de tous ces aéroports sur leur mode d'exploitation, mais vous dites que ça n'en a pas.

M. Newson : Je ne pense pas que cela ait une incidence.

Le sénateur Cochrane : Monsieur Newson, vous avez signalé qu'au moment du transfert des aéroports, les difficultés financières des plus petits aéroports membres du RNA n'étaient pas bien comprises. Je pense que vous l'avez souligné l'un et l'autre. Pourriez-vous faire des commentaires plus précis à ce sujet? Que savez-vous maintenant que vous auriez aimé savoir à ce moment-là?

M. Newson : Je n'étais pas là lorsque les aéroports ont été transférés, mais on a beaucoup sous-estimé les besoins en capital à long terme pour l'exploitation des aéroports. C'est probablement la plus grosse difficulté pour l'avenir. Les aéroports étaient tous dans un état différent lorsqu'ils ont été transférés. Dans notre cas, une piste avait été remise en état peu de temps avant le transfert; nous avons dès lors sous-estimé le coût d'une nouvelle réfection de cette piste et son échéance. Certains aéroports canadiens ont reçu des aérogares flambant neuves au moment du transfert et en tirent avantage. Un rattrapage se fera avec le temps. Lorsque d'autres aéroports ont été transférés, il s'agissait de vieilles installations dotées de pistes nécessitant de gros travaux. Je pense que les besoins en immobilisations à long terme pour l'entretien d'un aéroport sont le plus gros facteur qui a été sous-estimé à ce moment-là.

M. Innes : J'étais là au moment du transfert. De fait, nous ne comprenions pas très bien le secteur au début. Nous comprenions certaines choses. Nous comprenions les coûts salariaux et le coût matériel et ce type de facteurs. Nous pouvions prévoir le coût de l'équipement. Nous n'avions pas une grande connaissance des questions juridiques, de la comptabilité et de l'administration générale — de l'administration d'une entreprise. Les aéroports étaient tout simplement administrés sur place. Il n'y avait pas de frais généraux ni de frais de gestion connus et nous ne savions par conséquent pas à combien s'élèveraient les coûts de gestion des

Mr. Newson said, we underestimated the long-term capital costs of the facility because these had been handled in the past from different accounts. As time went on, we started to understand how much business development really costs and how much it takes to transfer and what the legal costs are and insurance and things like that. These were new costs, and now we have 10 years of experience and a pretty good sense of what they are.

Senator Meredith: Thank you so much, panellists, for coming here this morning and enlightening us about the difficulties you are facing with respect to transport across this country. My colleagues have already asked about landing fees and the phased-in formula that was instituted in 2005. My colleagues also asked about overcapacity.

Partnerships can be formed to reduce your costs. What steps have you taken to reduce costs internally? What partnerships have you formed externally to help to control those costs? What have you done to attract partners within the business community? In the Greater Toronto Area, GTA, they have contracted most of their hubs in terms of the passenger gateways to HSBC, which has been a major corporate sponsor in the GTA. What have you done to attract that type of partner?

Mr. Newson: I mentioned in my presentation that in Charlottetown we had 38 employees when we transferred from the federal government, and we are down to 21. In terms of cost savings at the time of transfer, the airport authority was very smart in implementing certain measures from the staffing perspective to save some costs. We also have a business park at the airport that we are trying to grow, and that is one way to look at spreading the risk, if you will, in terms of the aviation industry and trying to grow non-aeronautical revenues. We have invested money there and have worked closely with different partners, either the municipality or the provincial government, to try to build that side of the business.

The single biggest benefit we have of being the only airport in the province of Prince Edward Island is a great working relationship with our provincial government, which sees the airport as a key driver for economic growth and for tourism in the province. There is no question that the provincial government played a huge role in our growth, especially over the last five years, working with us to try to secure new air service or other types of projects. We are very involved in the communities through different tourism groups and chambers of commerce and that sort of thing. As we are the only airport in the province, it is much easier for our provincial government to come on board and help us grow that side of the business.

Mr. Innes: The situation is a little different in New Brunswick. We have four airports providing passenger service throughout the province. There is a certain fluidity in the marketplace. The air

aéroports. Comme l'a souligné M. Newson, nous avons sous-estimé les coûts en capital à long terme de l'installation car, avant cela, ils étaient réglés à partir de comptes différents. À mesure que le temps passait, nous avons commencé à comprendre quels étaient les coûts réels de développement, les coûts de transfert, les frais juridiques ainsi que les frais d'assurance. Il s'agissait de nouveaux coûts pour nous; nous avons toutefois maintenant dix années d'expérience et une notion assez précise de ces coûts.

Le sénateur Meredith : Merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation et de nous éclairer sur les difficultés que vous rencontrez en ce qui concerne le transport à travers le pays. Mes collègues ont déjà posé des questions sur les redevances d'atterrissage et sur la formule progressive établie en 2005. Mes collègues ont également posé des questions concernant la surcapacité.

Des partenariats peuvent être formés pour réduire vos coûts. Quelles mesures internes ont été prises pour les comprimer? Quels partenariats extérieurs avez-vous formés pour contrôler ces coûts? Qu'avez-vous fait pour attirer des partenaires du milieu des affaires? Dans la région du Grand Toronto, des plaques tournantes pour le trafic voyageur ont été confiées en sous-traitance à HSBC, qui a été une commanditaire importante dans cette région. Qu'avez-vous fait pour attirer ce type de partenaire?

M. Newson : J'ai signalé dans mon exposé qu'il y avait 38 employés à l'aéroport de Charlottetown au moment du transfert et qu'il n'y en a plus que 21 actuellement. En ce qui concerne les économies de coûts au moment du transfert, l'administration aéroportuaire s'est montrée très futée en mettant en œuvre certaines mesures de dotation pour faire des économies de coûts. L'aéroport a également un parc commercial que nous essayons d'agrandir et qui représente une des possibilités d'envisager une certaine répartition des risques pour le secteur de l'aviation, en essayant de produire des recettes non aéronautiques. Nous avons investi dans ce parc et nous travaillons en étroite collaboration avec différents partenaires, qu'il s'agisse des autorités municipales ou du gouvernement provincial, à l'édification de ce secteur de l'entreprise.

Le plus gros avantage que nous apporte le fait d'être le seul aéroport de la province de l'Île-du-Prince-Édouard, ce sont d'excellentes relations avec notre gouvernement provincial qui considère cet aéroport comme un moteur essentiel de la croissance économique et du tourisme dans la province. Il est indéniable que le gouvernement provincial a joué un rôle marquant dans notre croissance, surtout au cours des cinq dernières années, en travaillant avec nous pour établir de nouveaux services aériens et pour réaliser d'autres types de projets. Nous sommes très actifs dans les collectivités, par le biais de différentes associations touristiques et Chambres de commerce ou autres organismes semblables. Étant donné que nous sommes le seul aéroport de la province, il est beaucoup plus facile pour notre gouvernement provincial de nous aider dans nos efforts d'expansion de ce volet de l'entreprise.

M. Innes : La situation est légèrement différente au Nouveau-Brunswick. Dans la province, quatre aéroports fournissent des services de transport de passagers. On observe une certaine

transportation system in New Brunswick works rather well, but there is no exclusive ownership of any part of the marketplace, so the customers get a little choice in their service. The service in New Brunswick is reasonably good for the size of the province, looking at the number of departures per day and that sort of thing.

There is a need to work closely with all of our partners. Certainly the province is starting to step up to the plate as an important partner, and it has been in the past. Our local community has been the city and the municipalities in the Fredericton area, chambers of commerce, Enterprise Fredericton, economic development groups and others. That is fundamentally where we get strong partnerships.

Regarding where we have gone with our own efficiencies, the big one is payroll. Probably half the number of people operate the airport today than did in the good old days when Transport Canada operated it. We do the same function with a limited number of staff. We are a very lean organization, and we depend upon good partnerships, mostly from our community and less from the province.

Senator Meredith: You also talk about \$75 million over the period 2010 to 2015; that is what you would be looking at for infrastructure costs or what it would cost you to upgrade your infrastructure. How do you see the government implementing an ACAP-type program that you can tap into? How do you see that rolling out? How would you advise us regarding putting forward recommendations to the government?

You talked about landing fees and the fact you have not raised your landing fees. Is that correct?

Mr. Newson: Right.

Senator Meredith: Therefore, there is an opportunity to be as competitive as the other airports and maybe to start increasing those fees gradually. If your competition is doing it, there might be some suggestion that you might need to look at that.

Talk about how you see ACAP working specifically in this scenario with the airports.

Mr. Newson: Obviously every airport is at a different stage in terms of its business model and balance sheet. In Charlottetown, for example, we have what many would consider and we consider a very healthy balance sheet at the moment. Our concerns are more long-term. If we had to fund a runway tomorrow and a couple of other projects, we do have dollars set aside for that sort of thing. We are looking more for long-term sustainability and viability for our airport. The fee side of things is an interesting discussion because, as I mentioned, we are amongst the highest. Our main competitors are Halifax and Moncton, and although they continue to raise their fees, we are still way above them in landing and terminal fees. The passenger facility fee is another good example where we get about 30 per cent of our revenue.

fluidité sur le marché. Le réseau de transport aérien est assez efficace au Nouveau-Brunswick, mais aucune partie du marché n'a la propriété exclusive; par conséquent, la clientèle a un peu de choix pour le service. Le service est assez bon pour la taille de la province, si l'on tient compte du nombre de départs quotidiens et de ce type de données.

Il est essentiel de travailler en étroite collaboration avec tous nos partenaires. La province passe à l'action et devient un partenaire important, comme par le passé. Notre collectivité locale, c'est la ville et les municipalités de la région de Fredericton, les chambres de commerce, Enterprise Fredericton, des organismes de développement économique et d'autres organisations. C'est essentiellement à ce niveau-là que nous obtenons des partenariats vigoureux.

En ce qui concerne les économies que nous avons réalisées, la plus importante est au niveau de la paye. Les personnes qui veillent à l'administration de l'aéroport sont probablement deux fois moins nombreuses qu'à l'époque de Transports Canada. Nous exerçons les mêmes fonctions avec un effectif restreint. Nous sommes une organisation très économe et nous dépendons de bons partenariats, surtout de la part de notre collectivité et moins de la part de la province.

Le sénateur Meredith : Vous avez également parlé de 75 millions de dollars au cours de la période 2010-2015; c'est ce que vous prévoyez comme coûts d'infrastructure ou ce qu'il en coûterait pour améliorer votre infrastructure. Comment voyez-vous la mise en œuvre par le gouvernement d'un programme de type PAIA dans lequel vous pourriez puiser des fonds? Comment envisagez-vous la façon dont ça se déroulerait? Que nous conseilleriez-vous en ce qui concerne les recommandations à faire au gouvernement?

Vous avez fait des commentaires sur les redevances d'atterrissage et avez signalé que vous ne les aviez pas augmentées. Est-ce exact?

M. Newson : C'est bien cela.

Le sénateur Meredith : Par conséquent, il est possible que votre aéroport devienne aussi concurrentiel que les autres; vous pouvez peut-être alors vous mettre à augmenter progressivement ces redevances. Si vos concurrents le font, on pourrait suggérer qu'il vous faille envisager cette possibilité.

Veillez expliquer comment vous envisagez la collaboration entre le PAIA et les aéroports dans ce contexte précis.

M. Newson : Chaque aéroport a manifestement atteint une étape différente en ce qui concerne ses modèles d'entreprise et ses résultats nets. À Charlottetown, par exemple, nous avons ce que beaucoup de personnes considéreraient, et ce que nous considérons nous-mêmes, comme un bilan très sain pour le moment. Nos inquiétudes sont davantage liées aux perspectives à long terme. Si nous devons financer la construction d'une piste demain et deux ou trois autres projets, nous avons les fonds nécessaires pour ce type de financement. Nous cherchons davantage une certaine durabilité et rentabilité à long terme pour notre aéroport. La discussion concernant les redevances était intéressante car, comme je l'ai fait remarquer, nos redevances sont parmi les plus élevées. Nos principaux concurrents sont l'aéroport

Many airports have started to increase their passenger facility fees. We have been somewhat hesitant to do that because Moncton, one of our main competitors, has not done it yet. Every dollar you add in landing and terminal fees or passenger facility fees gets passed back to the consumer and can have a de-stimulating effect on air travel. Instead of growing your airport, you could be decreasing your airport.

With respect to rolling out a new program, anytime we look to set up a new program, that is a challenge. How do you qualify? How do you roll it out? We see the ACAP program as it exists today as a very good model of something that could be developed for our airports. As I mentioned earlier, you qualify for a certain percentage of funding, depending on your air travel, so if you lose traffic, the percentage that you could qualify for would grow, and vice versa.

We are really just talking here about air-side safety and related projects. We are not looking for a program to be set up so that we can add a new wing onto our airport or grow our business parks or build new parking lots. We are looking strictly at the air-side safety things that are essential for airports to be maintained, grow and operate.

One challenge, as you can imagine, is that if Halifax or Moncton, with whom we compete, has two runways and we have two, we still need the same number of sweepers, still must maintain those runways, and still must ensure that airlines can operate there safely. However, we do not have sufficient volume of traffic coming in to these airports. That is our big challenge.

Senator Merchant: Please help me understand a little bit. My questions are general, but I think they apply to your airports as well.

You are couching your request for help with the words “safety” and “security.” These words raise emotions in people, but everything we do, be it employing more people in hospitals or increasing the number of lanes on our highways, is for security and safety of life.

I am trying to understand your business. In this country, we really have no airline competition; most cities have only one airport. I do not know whether there is any competition in the security side of it, but that is a very expensive part of what you do.

d’Halifax et celui de Moncton; bien qu’ils continuent d’augmenter leurs redevances, chez nous, les redevances d’atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs sont toujours supérieures aux leurs. Les redevances d’installation passagers est un autre bon exemple; nous en tirons environ 30 p. 100 de nos recettes. De nombreux aéroports se sont mis à les augmenter. Nous avons quelque peu hésité à le faire car l’aéroport de Moncton, qui est un de nos principaux concurrents, ne l’a pas encore fait. Chaque dollar qu’on ajoute en redevances d’atterrissage et en redevances remboursables aux transporteurs ou en redevances d’installation passagers est transféré au consommateur et peut avoir un effet dissuasif, en matière de voyages aériens. Au lieu de donner de l’expansion à votre aéroport, ça pourrait le faire régresser.

En ce qui concerne l’instauration d’un nouveau programme, chaque fois qu’on en établit un nouveau, ça pose des difficultés. Comment est-on admissible? Comment le met-on en place? Nous considérons le PAIA, tel qu’il se présente actuellement, comme un très bon modèle de programme qui pourrait être développé pour nos aéroports. Comme je l’ai souligné, on est admissible à un certain pourcentage des fonds, selon le nombre de voyageurs desservis; par conséquent, s’il diminue, le pourcentage auquel on pourrait être admissible augmenterait et inversement.

Il s’agit en fait uniquement de projets liés à la sécurité côté piste. Nous ne réclamons pas un programme qui nous permettrait d’ajouter une nouvelle aile à notre aéroport ou d’agrandir nos parcs commerciaux ou encore de construire de nouveaux terrains de stationnement. Nous nous en tenons strictement à des projets concernant la sécurité côté piste, qui sont essentiels pour l’entretien, la croissance et l’exploitation des aéroports.

Comme vous pouvez l’imaginer, l’une des difficultés, c’est que si Halifax ou Moncton, qui sont nos concurrents, ont deux pistes et que nous en avons deux, nous avons encore besoin du même nombre de camions balayeurs, nous devons toujours entretenir ces pistes et nous assurer que les compagnies aériennes peuvent poursuivre leurs activités en sécurité. Nous n’avons toutefois pas un volume de trafic suffisant dans ces aéroports. C’est le gros défi qui se pose à nous.

Le sénateur Merchant : Aidez-moi à comprendre un peu. Mes questions sont d’ordre général, mais je pense qu’elles sont également applicables à vos aéroports.

Vous associez votre demande d’aide à la sécurité. Ce terme soulève des émotions mais tout ce que nous faisons, qu’il s’agisse d’employer davantage de personnes dans les hôpitaux ou d’augmenter le nombre de voies sur nos autoroutes, c’est pour la sécurité.

J’essaie de comprendre votre secteur d’activité. Au Canada, il n’y a pas vraiment de concurrence dans le secteur du transport aérien; la plupart des villes n’ont qu’un seul aéroport. Je ne sais donc pas s’il y a de la concurrence dans le domaine de la sécurité, mais c’est un volet très coûteux de vos activités.

You said that part of the problem is that when you took over the airports you did not have much understanding of the problems that would arise. In the banking business or other businesses, people work their way up, doing all the little jobs so that they understand the demands of the business.

Do you have people in your governance who understand all aspects of the business? The rest of us do not understand your operations. We do not vote at the end on whether you are doing a good job. I am not saying that you are not; I am just trying to understand the industry.

Mr. Innes: On the issue of governance, at the beginning of the airport authority process I do not think the boards understood their role, and our board was no exception. Both the board and the management were feeling their way to find out where they were going.

The governance system that is laid out within the policy seems to work quite well. Representation of the community is good and sound, and the people at the table are nominated by the various interest groups in our community. Over the years, our board has evolved to a good, strong corporate governance model with which the members are extremely comfortable and competent. Five and ten years ago, it could have been a different story, but the corporate governance model has evolved, as I think it has in most airports. I think we are quite well governed. I work for a board that is very much dedicated to the issue of the airport. They are an important part of the decision making process, and in our case it works extremely well.

Senator Merchant: Is having the government pick up the shortfall the only solution you see? You are asking the wealthy people of Canada who travel to subsidize your operation. There are so many other areas where funds have to be dedicated, so I am asking whether this is the only solution to your problem. Maybe there are other ways that you can manage your business.

Mr. Innes: I would debate whether it is the wealthy part of the population that is traveling. As I said in my presentation, our airport is a very important part of the economy. Many jobs at all levels of our economy depend on the people who get on our aircraft with their briefcases. It is an important public asset. The real reason the airport exists is that it is an economic need of our community, and the economy of our community is our passion. The taxi driver may not be traveling, but he is very much dependent upon the business at the airport, as is the parcel deliverer, and so on. Our airports have a big impact on the economy.

We are asking to be treated reasonably similarly to other modes of transportation and, within the airports community, to be treated similarly to those parts of the airport system that are below the 500,000 passengers level. In fact, we are looking for a

Vous avez mentionné que le problème réside notamment dans le fait que, lorsque vous avez pris la relève pour les aéroports, vous ne compreniez pas très bien les problèmes qui allaient se poser. Dans le secteur bancaire ou dans d'autres secteurs, les employés gravissent les échelons; ils font toutes les tâches modestes pour pouvoir comprendre les exigences du milieu.

Y a-t-il dans votre administration des personnes qui comprennent tous les aspects du secteur? Nous ne comprenons pas vos activités. Nous ne votons pas en fin de compte pour décider si vous faites du bon travail. Je ne dis pas que ce n'est pas le cas; j'essaie seulement de comprendre le secteur.

M. Innes : En ce qui concerne la gouvernance, au début du processus des administrations aéroportuaires, je ne pense pas que les conseils d'administration comprenaient leur rôle, et le nôtre ne faisait pas exception. Le conseil d'administration et la direction procédaient par tâtonnement pour savoir où ils allaient.

Le système de gouvernance prévu dans la politique semble être assez efficace. La représentation de la collectivité est bonne et saine; les administrateurs sont présentés par les différents groupes d'intérêt de notre collectivité. Au fil des années, notre conseil d'administration a évolué pour adopter un modèle de gouvernance d'entreprise efficace et vigoureux, avec lequel les membres se sentent extrêmement à l'aise et sont compétents. Il y a cinq ou dix ans, la situation aurait pu être différente, mais le modèle de gouvernance a évolué, comme dans la plupart des aéroports, si je ne me trompe. Je pense que nous sommes bien gouvernés. Je travaille pour un conseil d'administration qui est très dévoué à la cause de l'aéroport. Il représente un volet important du processus décisionnel et, dans notre cas, ça fonctionne extrêmement bien.

Le sénateur Merchant : Est-ce que la seule solution que vous voyez consiste à demander au gouvernement de combler le manque à gagner? Vous demandez aux riches Canadiens qui voyagent de subventionner votre entreprise. Les autres domaines auxquels il faut consacrer des fonds sont très nombreux et je me demande si c'est la seule solution à votre problème. Il existe peut-être d'autres possibilités de gérer votre entreprise.

M. Innes : Quant à savoir si c'est la couche riche de la population qui voyage, c'est discutable. Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, notre aéroport est un volet très important de l'économie. De nombreux emplois à tous les niveaux de notre économie dépendent des personnes qui embarquent sur nos avions avec leurs valises. C'est un bien public important. La seule raison d'être de l'aéroport est que c'est un besoin économique de notre collectivité et l'économie de notre collectivité est notre passion. Le chauffeur de taxi ne voyage peut-être pas, mais il est très dépendant des activités de l'aéroport, comme le livreur de colis, et ainsi de suite. Nos aéroports ont un gros impact sur l'économie.

Nous demandons d'être traités de façon raisonnable et semblable aux autres modes de transport et, dans la collectivité aéroportuaire, d'être traités de la même façon que les autres membres du réseau aéroportuaire dont le niveau de trafic est de

bit of parity. As a group of airports within the National Airports System, and as NAS airports, we are excluded from certain support, and we would like to be included in that support.

Senator Martin: I am interested in growth in traffic at the airports in the region. Your airports are serving the residents of the region to enable them to access other parts of Canada and other parts of the world. In terms of increasing volume, tourism comes to mind, and my questions are related to that.

I have watched with great interest some of the advertisements for Newfoundland and Labrador. Those commercials intrigue me, as someone who lives on West Coast. There are many parts of Canada to which I have not traveled. That has been a very effective campaign to encourage tourism to the region from within Canada.

I was speaking with a service provider who works largely in Asia who said that New Brunswick has been able to attract many foreign investors and immigrants and that there has been an increased interest in settling in New Brunswick. These are other potential ways to attract more visitors to the region.

Has there been strategic planning for increasing tourism? What kinds of marketing you have done? As Senator Meredith said, this is a viable way of increasing volume in your airports.

Mr. Newson: As Senator Downe knows, tourism in Prince Edward Island is about 7 per cent of GDP. Some would argue it is the largest industry in the province. It is certainly among the top three with farming and fisheries.

Our airport, especially within the National Airports System, is probably the most seasonal airport in the country. About 50 per cent of our traffic is from June to September, with the number of daily flights doubling from wintertime. Our airport is very dependent on the tourism industry. That is part of the reason that the Province of Prince Edward Island has been so good to the airport authority in trying to grow new airline service in our airport. The province is always looking to explore new markets, be it Asia or the U.S., and it needs convenient, direct, efficient air service to do that.

We know that the Japanese market likes to visit Prince Edward Island because of Anne of Green Gables, and we benefit as an airport because of that as well.

I sit on a couple of tourism boards. I am actually the president of Tourism Charlottetown and the P.E.I. Convention Partnership, which is responsible for growing meetings and conventions in Prince Edward Island. I also sit on the province's Tourism Advisory Council of P.E.I. We have done quite a bit and we have a great working relationship with the province and the Department of Tourism and Culture because it is really a win-win situation, and at the end of the day the better off and healthier the tourism industry is, the more we benefit as an airport.

moins de 500 000 passagers. En fait, nous réclamons une certaine parité. Le groupe d'aéroports que nous formons dans le Réseau national des aéroports est exclu d'un certain soutien et nous voudrions y être inclus.

Le sénateur Martin : La croissance du trafic dans les aéroports de la région m'intéresse. Vos aéroports desservent les habitants de la région pour leur permettre d'avoir accès à d'autres régions du Canada et du monde. En ce qui concerne l'accroissement du volume, on pense au tourisme et mes questions le concernent.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt certaines de vos annonces pour Terre-Neuve-et-Labrador. Ces messages publicitaires m'intriguent, car j'habite sur la côte Ouest. Il y a de nombreuses régions du Canada où je ne suis pas encore allée. C'était une campagne très efficace pour encourager le tourisme canadien dans la région.

Un fournisseur de services, dont les activités sont axées dans une large mesure sur l'Asie, m'a dit que le Nouveau-Brunswick était parvenu à attirer de nombreux investisseurs et immigrants étrangers et qu'un intérêt accru pour s'établir au Nouveau-Brunswick se manifestait. Il existe d'autres possibilités d'attirer un plus grand nombre de visiteurs vers la région.

A-t-on fait de la planification stratégique pour encourager le tourisme? Quel type de commercialisation avez-vous faite? Comme l'a fait remarquer le sénateur Meredith, c'est une méthode viable pour accroître le volume dans vos aéroports.

M. Newson : Comme le sait le sénateur Downe, à l'Île-du-Prince-Édouard, le tourisme représente environ 7 p. 100 du PIB. Certaines personnes prétendent que c'est l'industrie la plus importante dans la province. Le tourisme est sans aucun doute parmi les trois secteurs d'activité les plus importants, avec l'agriculture et les pêches.

Notre aéroport, en particulier au sein du Réseau national des aéroports, est probablement l'aéroport le plus saisonnier du pays. Environ 50 p. 100 de notre trafic se déroule de juin à septembre et le nombre de vols quotidiens double par rapport à l'hiver. Notre aéroport est très dépendant du tourisme. C'est une des raisons pour lesquelles la province de l'Île-du-Prince-Édouard a beaucoup aidé l'administration aéroportuaire à accroître le nouveau service aérien dans notre aéroport. La province essaie toujours de sonder de nouveaux marchés, qu'il s'agisse du marché asiatique ou du marché américain, et pour cela, un service aérien commode, direct et efficace est essentiel.

Nous savons que le marché japonais aime l'Île-du-Prince-Édouard à cause d'Anne... la maison aux pignons verts et l'aéroport en profite également.

Je fais partie de deux conseils du tourisme. Je suis en réalité président de Tourisme Charlottetown et du P.E.I. Convention Partnership, qui est responsable du nombre croissant de réunions et de congrès qui ont lieu à l'Île-du-Prince-Édouard. Je suis également membre du conseil consultatif du tourisme de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous avons pas mal de réalisations à notre actif et nous entretenons de bonnes relations avec la province et avec le ministère du Tourisme et de la Culture, car c'est une situation gagnante sur toute la ligne; au bout du compte, plus le secteur touristique est prospère et en bonne santé et plus l'aéroport en profite.

We have grown over the last number of years partly because of that and because of the new service, but that growth comes at a cost, obviously. We have had to add an extension onto our terminal to handle international flights and flights from the U.S. that we did not have before, and we are now looking at a second terminal expansion, which is really a two- to three-month problem at our airport because we are growing and have to accommodate traffic that peaks in the summertime.

It is a good problem to have, but at the same time, to your comment, the tourism industry is very important to us and that is why we stay actively engaged with our industry partners in Prince Edward Island.

Mr. Innes: Regarding tourism and growth, at the time of transfer we were handling about 200,000 passengers a year, and this year we will have 274,000 passengers; a nice growth has taken place at our airport. It is due to a lot of initiative. One initiative was to implement services between New Brunswick and the United Kingdom. It was an initiative to bring U.K. tourists directly into New Brunswick. That was an initiative of the airport authority, the city and the province working together.

Unfortunately, the meltdown in the U.K. associated with the recession has caused that service to be stalled, but we are always out there looking for possible initiatives that we can start to grow our traffic.

Senator Martin: Even though it is further way, Asia is definitely a growing market, and that interest seems to be there.

Regarding some previous questions about coordinating activity among your airport authorities, I am mindful that you each have responsibilities to your own airport and that with downsizing of staff you are maximizing the work you do with smaller numbers of people. However, some coordination could be done. I am curious about how much you have done together to look at possible overlaps and how you could be more efficient with your money, which you spend perhaps on marketing or other areas. Working together collectively, could you reduce your costs and strategic planning and so on?

Mr. Newson: Through our Atlantic Canada Airports Association, over the past few years we have done a good job of working together on that sort of thing. We partner with the Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA, on attending trade shows and route development conferences, that sort of thing, and we go as a group. Although we all compete in one form or another, by partnering with organizations such as ACOA we have benefited from that.

As you may know, Transport Canada is in the process of implementing a safety management system across the country at airports. Five or six airports within Atlantic Canada partnered

Nous avons en partie pris de l'expansion au cours des dernières années grâce à cela, mais cette croissance a, naturellement, un coût. Nous devons ajouter une annexe à notre aérogare pour les vols internationaux et les vols en provenance des États-Unis que nous n'avions pas avant et nous envisageons maintenant la possibilité d'un deuxième agrandissement de l'aérogare pour régler un problème qui se pose en fait pendant deux ou trois mois, car nous prenons de l'expansion et devons accommoder le trafic qui atteint un pic l'été.

C'est un problème « positif » car, comme vous l'avez mentionné, l'industrie touristique est très importante pour nous et c'est la raison pour laquelle nous restons activement engagés avec nos partenaires de ce secteur de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Innes : En ce qui concerne le tourisme et la croissance, au moment du transfert nous accueillions environ 200 000 passagers par an et cette année, nous en aurons 274 000, ce qui représente une bonne croissance. Cette croissance est due à de nombreuses initiatives. L'une de ces initiatives a été de mettre en œuvre des services entre le Nouveau-Brunswick et le Royaume-Uni. Il s'agissait d'une initiative visant à amener directement des touristes britanniques au Nouveau-Brunswick. C'était une initiative commune de l'administration aéroportuaire, de la ville et de la province.

Au Royaume-Uni, ce service est malheureusement en perte de vitesse à cause de la crise associée à la récession, mais nous sommes toujours à la recherche d'initiatives qui nous permettraient d'augmenter notre trafic.

Le sénateur Martin : Bien qu'il soit plus éloigné, le marché asiatique est indéniablement en croissance et il semblerait qu'il manifeste un certain intérêt.

En ce qui concerne certaines questions précédentes sur la coordination des activités entre les administrations aéroportuaires, je suis consciente que vous avez tous des responsabilités envers votre aéroport et qu'en réduisant le personnel, vous maximisez le travail que vous faites avec un nombre plus restreint d'employés. Une certaine coordination serait toutefois possible. Je suis curieuse de savoir ce que vous avez fait ensemble pour détecter les chevauchements possibles et déterminer comment vous pourriez être plus efficaces avec l'argent dont vous disposez, que vous consacrez peut-être au marketing ou à d'autres activités. Pourriez-vous réduire vos coûts et améliorer la planification stratégique en travaillant tous ensemble?

M. Newson : Au cours des dernières années, nous avons établi une bonne collaboration dans ce type de domaine, par le biais de notre Association des aéroports du Canada atlantique. Nous nous associons à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) pour la participation à des salons professionnels et à des conférences d'élaboration de routes aériennes, ainsi que pour d'autres activités semblables. Nous y participons en groupe. Bien que nous nous fassions tous concurrence sous une forme ou une autre, nous en avons tiré profit en nous associant avec des organisations comme l'APECA.

Comme vous le savez probablement, Transports Canada est en train de mettre en œuvre dans tout le pays un système de gestion de la sécurité dans les aéroports. Cinq ou six aéroports du Canada

together in the RFP process, and together we solicited one company to help us implement that program. Although there is a lot of competition, there is also a lot of working together, and more and more of that is happening as time goes by. It is something we can do.

On the marketing side, we often work with the Halifax airport. As the biggest airport in the region, it has a lot of staff in marketing and air service development. To give an example, if the Halifax staff purchase software for their airport, they will share it with us at a reduced cost. Since transfer, it has done better over the past three or four years, and we will see it continue to evolve in the future.

Senator Martin: Coordination is a lot easier said than done. It sounds like a logical step, but what are the challenges in moving towards that? Who would coordinate? Who would be best positioned to coordinate? Is it Transport Canada? Is there anything Transport Canada could do to help facilitate that process?

As I said, I know how busy everything must be, and as a westerner I do not want to impose my judgment or ideas. However, I wonder what the challenges are of trying to coordinate because we can say it and request it, but the reality could be challenging in itself.

Mr. Innes: To pursue the efficiencies will force us to coordinate and cooperate as time goes on. I agree with Mr. Newson that in the last three years in particular there has been a lot more cooperation and coordination between our airports, our cluster in Atlantic Canada. I believe the evidence in the future will be that even more cooperation is taking place and that the imperative should come from the business necessities themselves and not from the imposition of new rules or regulations saying, "You shall coordinate."

Mr. Newson: The biggest challenge is that we are competitors at the end of the day, and the number one way to grow revenue and your airport is to grow your air service, and we are all competing. The airlines have a limited number of airplanes, and they want to fly them where they can fly them profitably. We are all competing for that airplane, but there have been examples where airports within the region have worked together to go after a particular airline or to grow air service. We are all friends on the surface, but in the end we are still competing for aircraft, and we all want to grow our air service to our airport.

The Chair: I would like to remind the audience that the committee is currently studying the emerging issues related to the Canadian airline industry. Appearing today are Mr. David Innes from the Fredericton International Airport Authority and Mr. Doug Newson from the Charlottetown Airport Authority.

Senator Zimmer: If my question has been answered, cut me off, gentlemen.

atlantique se sont associés dans le cadre du processus de Demande de propositions, et nous avons sollicité ensemble une entreprise pour nous aider à mettre ce programme en œuvre. Bien que la concurrence soit forte, la collaboration est également intense et devient de plus en plus fréquente à mesure que le temps passe. C'est une chose que nous sommes capables de faire.

Sur le plan du marketing, nous collaborons souvent avec l'aéroport d'Halifax. Étant donné que c'est le plus gros aéroport de la région, il a beaucoup de personnel dans les services de marketing et de développement des services aériens. Par exemple, si le personnel d'Halifax achète des logiciels pour l'aéroport, il les partage avec nous à coût réduit. Depuis le transfert, la situation s'est améliorée au cours des trois ou quatre dernières années, et nous pensons que l'évolution se poursuivra.

Le sénateur Martin : La coordination, ce n'est pas nécessairement facile. Ça semble être une étape logique, mais quels sont les défis à relever pour y arriver? Qui assurerait la coordination? Qui serait le mieux placé pour le faire? Est-ce Transports Canada? Y a-t-il quelque chose que Transports Canada pourrait faire pour faciliter ce processus?

Comme je l'ai fait remarquer, je sais qu'il y a beaucoup à faire et, étant donné que je viens de l'Ouest du Canada, je ne veux pas imposer mon jugement ou mes idées. Je me demande toutefois quels sont les défis à relever pour essayer d'assurer une certaine coordination, car on peut la réclamer, mais la réalité pourrait poser un défi en soi.

M. Innes : Pour réaliser les économies, nous serons forcés de coordonner nos activités et de coopérer. À l'instar de M. Newson, j'estime qu'au cours des trois dernières années en particulier, la coopération et la coordination se sont considérablement accrues entre nos aéroports, dans notre grappe d'aéroports du Canada atlantique. Je pense qu'on verra encore davantage de coopération à l'avenir, et cet impératif devrait venir des nécessités mêmes des affaires et pas de l'imposition de nouveaux règlements nous obligeant à coordonner nos activités.

M. Newson : La plus grosse difficulté, c'est que nous sommes en définitive des concurrents; la meilleure méthode pour augmenter les recettes et pour assurer l'expansion de l'aéroport, c'est d'élargir le service aérien. Nous sommes tous en concurrence. Les compagnies aériennes ont un nombre restreint d'appareils et elles veulent les utiliser sur des lignes rentables. Nous sommes tous en concurrence mais, dans certains cas, des aéroports de la région ont collaboré pour attirer une compagnie aérienne spécifique ou pour élargir les services aériens. Nous sommes tous des amis en surface mais, en fin de compte, nous nous faisons toujours concurrence pour les avions et nous voulons tous étendre nos services aériens.

Le président : J'aimerais rappeler que le comité examine actuellement les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. Les personnes qui témoignent aujourd'hui sont M. David Innes, qui représente l'Autorité aéroportuaire internationale de Fredericton, et M. Doug Newson, qui représente l'Administration de l'aéroport de Charlottetown.

Le sénateur Zimmer : Si vous avez déjà répondu à la question, veuillez m'interrompre.

The Canadian air sector pays a large amount of fees. Getting down to raw numbers, some estimates put this at approximately \$1.2 billion annually for such things as fuel excise, grants in lieu of taxes, airport rent, security, improvement fees and environmental fees. First, how much did you earn last year respectively from these fees? Second, how much did you spend on improving the airport, the runways and the infrastructure? Third, who makes that decision? Do you have a board that does that?

Mr. Newson: A large majority of those fees you talk about are not necessarily collected by the airport authority. For example, the single biggest fee you would see on your ticket in Charlottetown would be the passenger facility fee, \$15 per passenger. We collected over \$2 million just from that fee alone last year. It makes up about 30 per cent of our revenue every year.

In terms of capital projects, 2010 was a slower year for us. We spent about \$600,000 in capital projects. In 2011, our capital budget is closer to \$4 million because we have a couple of big projects we have been deferring that we will move forward with this year. In the end, the board of directors of my airport will decide what we spend year to year. During our annual budgeting process we will show them what the plan is for the next 10 years in capital projects and also a shorter-term plan on what we see as priorities going forward.

As I said earlier, if you look at our long-term cash flow, there are many assumptions to be made about traffic and expenses. There is an imbalance in what we see as our capital requirements over the next 10 years and what we can generate in cash flow to support those.

Mr. Innes: I have a similar answer. Our total revenue can be considered to be accumulated in thirds. Landing and terminal fees and fees to airlines covers about one third of what we get. The second third is from our airport improvement fee or our passenger facility fee, which is a fee that we charge to the users of the airport for the use of the airport; it is \$20 per emplaned passenger. The other third is everything else — revenue from car rental companies, from food service providers, from parking lots and all of those other things. That is pretty much how it grows. We try to keep all of those revenues in some balance.

As Mr. Newson mentioned, we watch our landing and terminal fees. We are watching everyone else's landing and terminal fees and making sure our airport is competitive with

Le secteur aérien canadien paie des quantités de redevances. D'après certaines estimations, le montant de ces redevances s'élève à environ 1,2 milliard de dollars par an, pour des choses comme la taxe d'accise, des subventions en remplacement des taxes, le loyer aéroportuaire, la sécurité, les frais d'améliorations et les redevances environnementales. Premièrement, combien avez-vous gagné l'année dernière grâce à ces redevances? Deuxièmement, combien avez-vous dépensé pour les améliorations apportées à l'aéroport, aux pistes et à l'infrastructure? Troisièmement, qui prend la décision? Est-ce un conseil qui la prend?

M. Newson : Une grosse majorité des redevances que vous mentionnez ne sont pas nécessairement perçues par l'administration aéroportuaire. Par exemple, la plus grosse redevance qui se trouve sur le billet d'un passager à Charlottetown, ce sont les redevances d'installation passagers qui sont de 15 \$ par passager. Nous avons perçu l'année dernière plus de 2 millions de dollars grâce à ces redevances. Elles représentent environ 30 p. 100 de nos recettes annuelles.

En ce qui concerne les projets d'immobilisations, 2010 a été une année plus lente pour nous. Nous avons dépensé environ 600 000 \$ en projets d'immobilisations. Pour 2011, notre budget d'équipement est plus proche de 4 millions de dollars, car nous irons de l'avant cette année avec deux grands projets que nous avions retardés. C'est en définitive le conseil d'administration de mon aéroport qui décide ce que nous dépensons d'une année à l'autre. Au cours de notre processus budgétaire annuel, nous montrons aux membres du conseil le plan pour les dix prochaines années en ce qui concerne les projets d'immobilisations et un plan à plus court terme concernant ce que nous considérons comme des priorités pour l'avenir.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, pour ce qui est du flux monétaire à long terme, il faut faire de nombreuses hypothèses concernant le trafic et les dépenses. Il y a un décalage entre ce que nous considérons comme nos besoins en capital pour les 10 prochaines années et le flux de trésorerie que nous pouvons générer pour les soutenir.

M. Innes : Ma réponse est semblable. On peut considérer que nos recettes totales se répartissent en trois parts à peu près égales. Les redevances d'atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs représentent environ un tiers des redevances que nous touchons. Le deuxième tiers provient des frais d'améliorations aéroportuaires ou des redevances d'installation passagers, qui sont les redevances que nous faisons payer aux usagers de l'aéroport pour son utilisation; leur montant s'élève à 20 \$ par passager embarqué. Le dernier tiers, ce sont toutes les autres recettes — les recettes des compagnies de location de voitures, des concessions alimentaires, des stationnements et toutes les autres recettes semblables. C'est à peu près ainsi que ça se présente. Nous essayons de maintenir un certain équilibre dans toutes ces recettes.

Comme l'a fait remarquer M. Newson, nous surveillons nos redevances d'atterrissage et les redevances remboursées aux transporteurs. Nous surveillons celles de tous les autres

everyone else. Also, we are limited in what we will charge for our passenger facility fee. We are charging \$20, which is the normal ceiling in Canada for those fees at this time.

We go through an annual budgeting and programming process. Our board is very involved and approves the budget in the final analysis. The board also approves individually any expenditure over \$50,000.

Senator Zimmer: Do you also have hard numbers for the total amount you earned and spent last year?

Mr. Innes: Last year our revenue was \$6.5 million and we spent \$5.4 million. The rest of the money was put into a capital account, which is restricted. We have to spend more than that this year on a runway that needs to be replaced.

Senator Frum: For clarification, if you did decide that it was in your interest to drop out of the NAS system, could you do that unilaterally? If you made that decision, how would that happen?

Mr. Innes: I am not sure that there is a process to be in or out of NAS. There were criteria at the time of the National Airports Policy. Some airports were designated to be in NAS, and some were designated to be out of it. There has been no adjustment in criteria, although there are airports outside of the criteria all over Canada. I do not think that a process exists for being a NAS airport or being reconsidered as a NAS airport.

Senator Frum: As I understood your presentation, it seems that many of your problems would be solved if you had access to the ACAP program, which you cannot with your current status. Senator MacDonald asked why you are deciding to stay in the system. That might be an instant solution to your situation.

Mr. Newson: One challenge with ACAP, which you would hear from ACAP-eligible airports, is that getting out of the NAS system does not mean that you will automatically get your projects approved through ACAP. I think the ACAP fund has been between \$37 million and \$40 million a year since it was introduced in 1985. I believe the approximately 200 airports that have access to that program would say that the program is underfunded. If other airports are brought in, the funds would be spread even thinner.

As Mr. Innes said, I do not think there is a process in place. We are bound by a 250-page ground lease that lays out our requirements as an airport authority. It is not as simple as calling Transport Canada and saying that we do not want to be part of NAS anymore. I do not think that has ever happened, but we would be interested in looking at that.

Senator Frum: It would be an interesting leverage point.

aéroports et nous nous assurons que le nôtre est compétitif par rapport aux autres. Par ailleurs, le montant que nous pouvons réclamer pour les redevances d'installation passagers est limité. Nous faisons payer 20 \$; c'est le plafond actuel normal au Canada pour ces redevances.

Nous examinons notre processus budgétaire et de programmation annuel. Notre conseil participe activement et approuve le budget en dernière analyse. Il approuve également individuellement toute dépense supérieure à 50 000 \$.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous également des chiffres bruts pour le montant total de vos recettes et de vos dépenses de l'année dernière?

M. Innes : L'année dernière, nos recettes se sont chiffrées à 6,5 millions de dollars et nos dépenses ont été de 5,4 millions de dollars. Le reste des fonds a été placé dans un compte capital avec des restrictions. Nous devons dépenser plus que cela cette année pour le remplacement d'une piste.

Le sénateur Frum : Pour plus de clarté, si vous décidiez qu'il est de votre intérêt de vous retirer du Réseau national des aéroports, pourriez-vous prendre cette décision de façon unilatérale? Si vous preniez cette décision, comment cela se passerait-il?

M. Innes : Je ne sais pas très bien s'il existe une procédure pour faire partie du RNA ou pour s'en retirer. Des critères avaient été établis à l'époque de la Politique nationale des aéroports. Certains aéroports avaient été désignés pour faire partie du RNA et d'autres pas. Les critères n'ont pas été rajustés, quoiqu'il y ait des aéroports qui ne respectent pas les critères à travers le Canada. Je ne pense pas qu'il existe un processus pour devenir un aéroport du RNA ou pour remettre en question l'appartenance au RNA.

Le sénateur Frum : Si j'ai bien compris, il semblerait que la plupart de vos problèmes seraient résolus si vous aviez accès au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), ce qui n'est pas le cas actuellement. Le sénateur MacDonald a demandé pourquoi vous décidez de rester dans le réseau. Le retrait pourrait être une solution instantanée à votre problème.

M. Newson : Une des difficultés que signaleraient les aéroports admissibles au PAIA, c'est que le retrait du RNA n'entraînerait pas automatiquement l'approbation de nos projets dans le cadre de ce programme. Je pense que le montant des fonds annuels du PAIA a oscillé entre 37 millions de dollars et 40 millions de dollars depuis son établissement en 1985. Les quelque 200 aéroports qui ont accès à ce programme trouveraient probablement que les fonds sont insuffisants. Si d'autres aéroports devenaient membres du réseau, ils seraient encore davantage dilués.

Comme l'a fait remarquer M. Innes, je ne pense pas qu'un processus soit en place. Nous sommes liés par un bail de 250 pages qui expose les besoins de notre administration aéroportuaire. Nous ne pouvons pas signaler à Transports Canada que nous ne voulons plus faire partie du RNA par un simple appel. Je ne pense pas que ce soit jamais arrivé, mais nous aimerions examiner la question.

Le sénateur Frum : Ce serait un point de levier intéressant.

Mr. Newson: There are airports that meet the criteria of a NAS airport that are not in the system. I do not know whether they choose not to be part of it or whether Transport Canada has not reviewed their size. However, there are airports that have grown over that level and, under the program, if they sustained that level for a number of years they were supposed to become part of the National Airports System. It would create a whole new dynamic if the lands were not owned by the federal government. I assume there are reasons that they have not joined.

Senator Frum: How many airports do you think would fit the criteria?

Mr. Newson: I do not know the exact number, but I can give you three or four examples. Deer Lake, Hamilton and Abbotsford have reached the traffic level set out in the National Airports Policy, but for some reason they have stayed out of that program.

Senator Frum: Do they get ACAP funds?

Mr. Newson: They do.

Senator Frum: You are missing the boat on two fronts then.

Mr. Newson: Yes.

Senator Plett: I know that I am going onto thin ice with this question. Fortunately, there are no New Brunswick senators in the room now, but I am sure they will be told about my question by the time I get to the chamber. Some may be listening right now. I have never been supportive of a few my colleagues who are promoting two international airports in Canada, nor will I ever be supportive of that.

The population of Manitoba is about the same as that of New Brunswick. Manitoba has one airport. If the fine folks of Brandon want to fly to Regina, they must first drive three hours east in order to fly one hour west.

Am I correct that New Brunswick has four airports in NAS?

Mr. Newson: We have three.

Senator Plett: Senator MacDonald said he is not promoting cutting airports in Atlantic Canada, and neither am I. This is merely an observation. If you were to have only one centrally located airport, to which some people had to drive two and a half or three hours, what would that do to the profitability of that one airport?

We have many of the same challenges. We live close to the border and many people drive to Grand Forks and Fargo to fly. Maybe this is envy on my part, and maybe we in Manitoba need to promote a more active airport in Brandon. However, could you speak to that?

M. Newson : Certains aéroports qui répondent aux critères d'un aéroport du RNA ne font pas partie du réseau. Je ne sais pas s'ils ont décidé d'eux-mêmes de ne pas en faire partie ou si Transports Canada a omis de vérifier leur taille. Quoi qu'il en soit, ce sont des aéroports qui ont dépassé ce niveau et, en vertu du programme, s'ils l'ont maintenu pendant un certain nombre d'années, ils étaient censés devenir membres du Réseau national des aéroports. Ça créerait une toute nouvelle dynamique si les terrains n'appartenaient pas au gouvernement fédéral. Je présume que si ces aéroports ne se sont pas joints au réseau, c'est qu'ils avaient des raisons de ne pas le faire.

Le sénateur Frum : Combien d'aéroports ne répondent pas aux critères, d'après vous?

M. Newson : Je ne connais pas le nombre exact, mais je peux citer trois ou quatre exemples. Les aéroports de Deer Lake, de Hamilton et d'Abbotsford ont atteint le niveau de trafic prévu dans la Politique nationale des aéroports, mais pour une raison ou l'autre, ils sont restés en dehors de ce programme.

Le sénateur Frum : Reçoivent-ils des fonds du PAIA?

M. Newson : Oui.

Le sénateur Frum : Vous ratez le coche sur deux fronts dans ce cas.

M. Newson : Oui.

Le sénateur Plett : Je sais que je m'aventure sur un terrain dangereux avec cette question-ci. Par chance, je ne vois pas de sénateurs du Nouveau-Brunswick ici pour le moment, mais je suis sûr que d'ici à ce que j'arrive à la salle du Sénat, on leur aura parlé de ma question. Certains écoutent peut-être maintenant. Je n'ai jamais soutenu mes quelques collègues qui font la promotion de deux aéroports internationaux au Canada, et je ne le ferai jamais.

La population du Manitoba est à peu près la même que celle du Nouveau-Brunswick. Le Manitoba est doté d'un aéroport. Si les braves habitants de Brandon veulent se rendre à Regina en avion, ils doivent d'abord faire un trajet en voiture de trois heures en direction est pour prendre un vol d'une heure en direction ouest.

Ai-je bien compris qu'il y a quatre aéroports membres du RNA au Nouveau-Brunswick?

M. Newson : Nous en avons trois.

Le sénateur Plett : Le sénateur MacDonald a fait savoir qu'il n'était pas en faveur d'une réduction du nombre des aéroports au Canada atlantique, et moi non plus. Ce n'est qu'une simple observation. Si vous n'aviez qu'un seul aéroport central, situé à deux heures et demie ou trois heures de route pour certaines personnes, quelles conséquences cela aurait-il sur la rentabilité de cet aéroport?

Nous avons beaucoup de difficultés semblables. Nous vivons à proximité de la frontière et beaucoup de personnes doivent aller à Grand Forks ou à Fargo pour prendre un avion. C'est peut-être de l'envie de ma part; peut-être faudrait-il qu'au Manitoba on fasse la promotion d'un aéroport plus actif à Brandon. Pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet?

Mr. Innes: The geography and the demography in Canada are different from place to place. On the surface, Mr. Newson's and my business are exactly the same, but in fact they are quite different. The economy in Prince Edward Island is quite different from the economy in Fredericton, and the economic needs of the people who fly to and from Charlottetown are different from those of the people who fly to and from Fredericton. We have an airport that meets the needs of our economy.

Your question is with respect to New Brunswick. The notion of one central airport for New Brunswick is not new. There are both benefits and detriments to that idea. The benefit would be in the cost of operating a facility, but in my view you would not get much better air service. The detriment would be that a million people would be travelling an extra hour to the airport each year, which would amount to 50 million vehicle miles on New Brunswick highways. If you do the math, it comes out to pretty much the same thing.

The fact is that with the New Brunswick geography, the existing air transportation system does not work that badly. There would be savings in airport operating costs, but everything else is up for grabs, in my view.

Senator Plett: The profitability of the airport would probably be better. People would be spending more money on gas and there would be more emissions from the vehicles, but the profitability of the airport would increase.

Mr. Innes: The real cost would be the impact on the economy of New Brunswick. In Fredericton, for instance, we have the IT and engineering sector. Fredericton has the fifth largest number of consulting engineers of any city in Canada, and those people do not make a living serving clientele in Fredericton; they serve clientele all over Canada and North America. Those people would not travel two hours to an airport to get a flight. The offices would move, and probably not within New Brunswick but rather out of the region.

The airports are small and relatively efficient. The air service is not bad. The proximity of the airport to the community is good. The real measure of the impact has to be in terms of cost. For instance, if the Fredericton airport were shut down, the 250 people who work at that airport would be out of a job. There is a flight school that employs 50 people, and the airport would not be open for that activity. There is an economic cost associated with shutting down the airport, and I suggest that that is a bigger cost than the airport operating cost.

Senator Plett: I appreciate that all of those things could be applied to our province. Rather than promote or shut you down, I will work on Manitoba getting better service.

M. Innes : Les conditions géographiques et démographiques diffèrent d'une région à l'autre au Canada. En apparence, l'entreprise de M. Newson et la mienne sont identiques, mais elles sont en réalité très différentes. L'économie à l'Île-du-Prince-Édouard est très différente de celle de Fredericton et les besoins économiques des personnes qui prennent l'avion à partir et en direction de Charlottetown sont différents de ceux des voyageurs qui prennent l'avion en direction et à partir de Fredericton. Nous avons un aéroport qui répond aux besoins de notre économie.

Votre question concerne le Nouveau-Brunswick. L'idée d'établir un aéroport central pour le Nouveau-Brunswick n'est pas nouvelle. Elle présente des avantages et des inconvénients. Les avantages résideraient dans le coût d'exploitation d'une seule installation, mais j'estime que ça n'améliorerait pas beaucoup le service aérien. Quant aux inconvénients, ce serait que, chaque année, un million de personnes devraient faire un trajet supplémentaire d'une heure pour se rendre à l'aéroport ou en revenir, ce qui représenterait 50 millions de milles-véhicule sur les routes du Nouveau-Brunswick. Si vous faites le calcul, ça revient à peu près au même.

En fait, compte tenu de la configuration géographique du Nouveau-Brunswick, le réseau actuel de transport aérien ne fonctionne pas trop mal. Un tel changement représenterait des économies au niveau des frais d'exploitation de l'aéroport, mais tout le reste serait laissé au hasard.

Le sénateur Plett : La rentabilité de l'aéroport serait probablement plus grande. Les voyageurs dépenseraient davantage en essence et les émissions produites par les véhicules augmenteraient, mais la rentabilité de l'aéroport s'accroîtrait.

M. Innes : Le coût réel serait l'impact sur l'économie du Nouveau-Brunswick. À Fredericton, par exemple, nous avons un secteur de l'informatique et du génie. Fredericton est en cinquième position parmi les villes canadiennes où le nombre d'ingénieurs-conseils est le plus élevé, et ces personnes ne gagnent pas leur vie uniquement avec la clientèle de Fredericton; ces ingénieurs desservent une clientèle à l'échelle canadienne et nord-américaine. Ils ne feraient pas deux heures de route pour se rendre à l'aéroport et prendre un avion. Les bureaux déménageraient, et probablement pas dans une autre localité du Nouveau-Brunswick, mais plutôt à l'extérieur de la région.

Les aéroports sont petits et relativement efficaces. Le service aérien n'est pas mauvais. La proximité de l'aéroport pour la collectivité est bonne. La mesure réelle de l'impact doit être en termes de coûts. Si l'aéroport de Fredericton fermait ses portes, par exemple, les 250 personnes qui y travaillent se retrouveraient sans emploi. Il y a une école de pilotage qui emploie 50 personnes et l'aéroport ne serait pas ouvert pour cette activité. Un coût économique est associé à la fermeture de l'aéroport, et j'estime que ce serait un coût plus élevé que le coût d'exploitation de l'aéroport.

Le sénateur Plett : Je me rends compte que tout cela serait applicable à notre province. Plutôt que de faire de la promotion ou de réclamer la fermeture de vos aéroports, je travaillerai pour que le Manitoba obtienne un meilleur service.

Senator Downe: I want to speak to Mr. Newson for a moment about the importance of the Charlottetown airport to Prince Edward Island. In a province of fewer than 150,000 people, people depend on the tourism season with 700,000 to a million visitors every year during a condensed period of time. P.E.I. does not have many visitors this time of year because they come during the summer months. It is important for tourism and the fisheries business that airport services continue throughout the year. Although we have a condensed tourism season, we have demands throughout the year. On an island, transportation is key. Canadians currently pay a fee of \$47.50 or more to travel across the Confederation Bridge to leave the province. The cost of an airline ticket is a continuing concern in Prince Edward Island because the airline is so essential to the economy.

Given the importance, what if anything is the municipality doing to assist the airport? Are there concessions on your property taxes to reduce your costs?

Mr. Newson: The municipality obviously realizes, as does the province, the importance of the airport to our community. When the airport transferred in 1999, the management in charge of the airport at the time approached the City of Charlottetown to ask whether it could assist in the transfer stage and in increasing the viability of the airport. The City of Charlottetown provides a grant in lieu of taxes each year, as does the province. I believe it amounts to about \$260,000 to \$270,000 per year between the two levels of government. The city's portion is larger. It helps with operating costs. The city realizes that if our bottom line is healthy, we can grow the Charlottetown Airport Business Park. New tenants increase municipal tax revenues. If we did not have that healthy bottom line, we would not be able to do that. The City of Charlottetown sees that as vital role for the city to grow the economy and population of Charlottetown; and we certainly appreciate the support we receive.

Senator Downe: It is important that committee members realize that the Charlottetown airport does not serve a business community that flies in and out on expensive business class seats. Rather, it is very much a bus service out of the province. In fact, there are no business class seats available on any airline out of the Charlottetown Airport. Air is an essential mode of transportation for the average Islander and visitors to the province.

My concern is the high cost of flight tickets. We heard earlier about the competition from the United States. I continue to encounter people every summer in Prince Edward Island who come from Vancouver. They drive to Seattle, Washington, and fly to Boston, Massachusetts, and Bangor, Maine, where they rent a car to drive to Prince Edward Island for a week. They are able to save thousands of dollars travelling that way. How can the Canadian airline transportation business continue when we face

Le sénateur Downe : Je voudrais discuter un petit moment avec M. Newson de l'importance de l'aéroport de Charlottetown pour l'Île-du-Prince-Édouard. Dans une province dont la population est inférieure à 150 000 habitants, on dépend de la saison touristique avec de 700 000 à un million de visiteurs par an au cours d'une période très restreinte. L'Île-du-Prince-Édouard n'accueille pas beaucoup de touristes à cette période-ci de l'année, car ils viennent pendant les mois d'été. Il est important pour le tourisme et pour l'industrie de la pêche que les services aéroportuaires se poursuivent tout au long de l'année. Bien que nous ayons une saison touristique condensée, nous avons des demandes tout au long de l'année. Sur l'île, le transport joue un rôle essentiel. Les Canadiens paient actuellement un droit de 47,50 \$ ou plus pour traverser le pont de la Confédération pour quitter la province. Le coût d'un billet d'avion est une préoccupation constante à l'Île-du-Prince-Édouard, car l'avion joue un rôle essentiel pour l'économie.

Étant donné l'importance de l'aéroport, que fait la municipalité pour l'aider? Fait-elle des concessions en ce qui concerne vos taxes foncières, afin de réduire les coûts?

M. Newson : La municipalité est, bien entendu, consciente, tout comme la province, de l'importance qu'a l'aéroport pour notre collectivité. Lorsque l'aéroport a été transféré, en 1999, l'administration chargée alors de l'aéroport a pris contact avec la municipalité de Charlottetown pour lui demander si elle accorderait chaque année une subvention tenant lieu d'impôt foncier, à l'instar de la province. Je pense que ça se chiffre à environ 260 000 \$ ou 270 000 \$ par an pour les deux paliers de gouvernement. La part de la ville est plus élevée. Cela contribue à réduire les coûts d'exploitation. La ville est consciente du fait que si notre bilan financier est favorable, nous pourrions assurer l'expansion du parc commercial de l'aéroport de Charlottetown. Les nouveaux locataires font accroître les recettes fiscales municipales. Sans ce bilan financier favorable, nous ne serions pas capables de le faire. La municipalité de Charlottetown estime que ça joue un rôle essentiel dans la croissance économique de la ville et pour sa population. Nous apprécions en tout cas l'aide que nous recevons.

Le sénateur Downe : Il est important que les membres du comité soient conscients du fait que l'aéroport de Charlottetown ne dessert pas des gens d'affaires qui achètent des billets coûteux pour voyager en classe affaires. L'avion est en grande partie comparable à un service d'autobus qui permet de voyager hors de la province. En fait, les avions en partance de l'aéroport de Charlottetown n'ont pas de classe affaires. Les voyages aériens représentent un mode de transport essentiel pour les habitants de l'île et les touristes.

Ce qui me préoccupe, c'est le coût élevé des billets. Nous avons entendu précédemment des commentaires sur la concurrence américaine. Je continue de rencontrer chaque été à l'Île-du-Prince-Édouard des personnes qui viennent de Vancouver. Elles se rendent en voiture à Seattle, dans l'État de Washington, et prennent un vol en direction de Boston, au Massachusetts, et de Bangor, dans le Maine, où elles louent une voiture pour aller passer une semaine à l'Île-du-Prince-Édouard. Cette façon de

this tremendous competition from the United States? At what point do we tip the scale when everybody in Montreal flies to Plattsburgh, New York, to catch their flights?

Mr. Newson: That is a unique situation. Across the country, every city has its opinion on that. In our situation, the airport has done a good job of growing air service to provide more options. We have direct service to Ottawa, which we did not have before. Bringing in West Jet as a second carrier has enabled our prices to be reflective of competition. We are all competing for aircraft, and the airlines will put the aircraft where they think it is profitable to do so. You would not hear one city say here that it is not underserved or that it does not want better pricing. There has been a lot of discussion at your meetings about competition across the country and whether we can sustain more competition. There are opportunities for niche markets of regional carriers in the Maritimes, for example, to increase the competition because that is the only true way to decrease airfares. The last thing we want to see is a new national carrier. It would be great for the consumer in the short term, but we have seen many airlines come and go in this country over the last 10 years. The economies of the day will dictate the type of air service we have.

Senator Meredith: To Senator Martin's comments on tourism and attracting more visitors to the Atlantic provinces, what specifically can you identify that the provincial government has done and at what cost? Senator Downe has asked the question with respect to tax relief. What hard dollars has the province committed to assisting your growth and infrastructure development? On equipment, are you sourcing the procurement of scanners, blowers and snow removal equipment, et cetera, in Canada to reduce costs, given the tariffs that are placed on some equipment?

Mr. Newson: From Charlottetown's perspective, the provincial government has been aggressive in growing air service, as I mentioned earlier. Many communities and airports have become more aggressive with the incentives they offer airlines. When we launched new service to Boston, the province committed \$200,000 to a marketing program in the Boston area. It also supplied revenue-guarantee risk, which means that if the airline does not reach a certain threshold of revenue per flight, the province will backstop it on behalf of the airport authority, which the government has done with a few carriers in the past. There are other ways in terms of marketing dollars such as working with a carrier on promotions. The government has put money on the table and has realized a return as we continue to grow air service.

voyager leur permet d'économiser des milliers de dollars. Comment le secteur canadien du transport aérien peut-il survivre devant cette concurrence écrasante des États-Unis? À partir de quel moment fait-on pencher la balance, alors que les Montréalais se rendent de préférence à Plattsburgh, dans l'État de New York, pour prendre leur avion?

M. Newson : C'est une situation très particulière. Au Canada, chaque ville a son opinion personnelle là-dessus. Dans notre cas, l'aéroport a fait du bon travail en augmentant les services aériens afin d'offrir plus d'options. Nous avons un service direct en direction d'Ottawa qui n'existait pas avant. Le fait de faire venir West Jet comme second transporteur a permis d'adapter nos prix à ceux de la concurrence. Nous nous faisons tous concurrence pour les appareils et les compagnies aériennes affecteront les avions aux lignes qu'elles estiment rentables. Quelle municipalité trouve que le service est suffisant ou ne voudrait pas de meilleurs prix? Au cours de nos réunions, on a beaucoup discuté de la concurrence à l'échelle nationale et des possibilités de soutenir une concurrence accrue. Des marchés à créneaux de transporteurs régionaux dans les Maritimes ont, par exemple, des possibilités d'accroître la concurrence, car c'est la seule façon véritable de faire baisser les tarifs aériens. Notre dernier souhait est l'arrivée d'un nouveau transporteur national. Ce serait très bien pour le consommateur, à court terme, mais nous avons vu apparaître et disparaître de nombreuses compagnies aériennes au Canada au cours des dix dernières années. La situation économique dictera le type de service aérien que nous aurons.

Le sénateur Meredith : À propos des commentaires du sénateur Martin concernant le tourisme et les efforts pour attirer un plus grand nombre de touristes dans les provinces de l'Atlantique, quelles mesures spécifiques le gouvernement provincial a-t-il prises, d'après vous, et à quel coût? Le sénateur Downe a posé la question concernant les allègements fiscaux. Quels sont les montants bruts que la province a engagés pour contribuer à votre croissance et au développement de votre infrastructure? En ce qui concerne l'équipement, faites-vous les achats de scanners, de souffleuses et de matériel de déblaiement de la neige, et cetera, au Canada, afin de réduire les coûts, compte tenu des droits de douane à payer sur certains types d'équipement?

M. Newson : Comme je l'ai déjà fait remarquer, en ce qui concerne Charlottetown, le gouvernement provincial a fait preuve de dynamisme pour favoriser la croissance du service aérien. Nombre de collectivités et d'aéroports sont devenus plus combattifs pour ce qui est des incitatifs offerts aux compagnies aériennes. Lorsque nous avons établi un nouveau service à destination de Boston, la province s'est engagée à verser une contribution de 200 000 \$ pour un programme de marketing dans la région de Boston. Elle a également offert une garantie sur les recettes, à savoir que, si la compagnie aérienne n'atteint pas un certain seuil de revenus par vol, le gouvernement de la province comblera la différence, pour l'administration aéroportuaire, comme il l'a déjà fait pour quelques transporteurs. Il existe d'autres méthodes sur le plan du financement du marketing, notamment la collaboration avec un transporteur pour les promotions. Le gouvernement a offert des fonds et a réalisé un revenu alors que nous continuons d'élargir les services aériens.

I believe the matter of sourcing of equipment was addressed earlier. We try to find the best price, and most of it is done domestically. Where possible, we try to keep the money in P.E.I.

Mr. Innes: My answer is exactly the same. The communities have been important players in the airports in New Brunswick, and the province has provided money for construction of facilities and support through tourism development advertising and new market advertising where we have a new flight destination. The province has participated in revenue guarantees, as has the municipality that I serve.

Other levels of government are doing what they can do to support airports and air transportation. The difference between the provinces and the municipalities 10 years ago and today is remarkable; they are certainly players in our futures.

Senator Meredith: Has the Open Skies agreement that Canada negotiated with the U.S. and with the EU impacted positively the airline industry and its travellers? What are some of the challenges going forward?

Mr. Innes: In general, anything that opens up air transportation to more competition and possibility is good. It is especially good for smaller communities as opposed to larger communities. Regulation of structure tends to favour larger centres over smaller centres. Generally, these things are good, and we look for more opportunities in the future.

Senator MacDonald: There are 26 airports in the NAS. You have identified five with specific structural funding problems when they have no access the ACAP funding. About 200 airports have access to the ACAP funding. We know without being too hard on them that a certain percentage would find it convenient to freeload off the ACAP because it is easier to manage the facility than transferring to the NAS. If you were to ask for special funding, other members of the NAS would ask for funding too. Has the time arrived for a third level of classification so that airports under the NAS can drop down to it as required and airports in the non-NAS system who have access to ACAP funding can be reviewed periodically so that when they reach certain criteria they would automatically go up to this system? Is that a solution?

Mr. Innes: It is a possibility, but the result would be the same but with a different definition. Some flexibility within the NAS would accomplish the same end. That is one approach, but I am not sure that the language of the existing classification system is bad language. We simply find ourselves excluded from certain support and an assumption that if you met these criteria, then you would be self-sufficient. In fact, that assumption after 10 years in the business does not appear to be valid. Doing something about that assumption is what we are inclined to request.

Je pense que la question du sourçage de l'équipement a été abordée plus tôt. Nous essayons d'obtenir le meilleur prix et, la plupart du temps, on y parvient en faisant les achats au Canada. Quand c'est possible, nous essayons de faire en sorte que l'argent reste à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Innes : Ma réponse est exactement la même. Les collectivités ont été d'importants intervenants dans les aéroports au Nouveau-Brunswick et la province a fourni des fonds pour la construction d'installations et offert de l'aide, par le biais de publicité pour le développement du tourisme et de publicité visant de nouveaux marchés où nous avons instauré une nouvelle destination. La province a participé aux garanties de recettes, comme la municipalité au service de laquelle je travaille.

D'autres paliers de gouvernement font leur possible pour aider les aéroports et le transport aérien. La différence entre ce que font les provinces et les municipalités à l'heure actuelle et ce qu'elles faisaient il y a 10 ans est remarquable; ce sont des intervenants dans notre avenir.

Le sénateur Meredith : Est-ce que l'accord Ciels ouverts que le Canada a négociés avec les États-Unis et avec l'Union européenne ont eu un impact positif sur le secteur aérien et sur ses voyageurs? Quelles sont certaines des difficultés qui se poseront?

M. Innes : D'une façon générale, tout ce qui permet d'ouvrir le transport aérien à une concurrence accrue et d'élargir les possibilités est positif, en particulier pour les petites collectivités. La réglementation de la structure a tendance à favoriser les grands centres par rapport aux petits centres. D'une façon générale, ces initiatives sont positives et nous examinons d'autres possibilités pour l'avenir.

Le sénateur MacDonald : Vingt-six aéroports font partie du RNA. Vous en avez identifié cinq qui ont des problèmes précis de financement structurel car ils n'ont pas accès aux fonds du PAIA. Environ 200 aéroports ont accès à ces fonds. Sans vouloir être trop sévères à leur égard, nous savons qu'un certain pourcentage de ces aéroports trouveraient qu'il est commode de faire les pique-assiettes, car c'est plus facile de gérer l'installation que de faire le transfert au RNA. Si vous réclamiez des fonds spéciaux, d'autres membres du RNA demanderaient également à y avoir accès. Le moment est-il venu d'établir un troisième niveau de classification, permettant aux aéroports membres du RNA de s'en retirer au besoin et prévoyant un examen périodique, pour ceux qui n'en font pas partie et ont actuellement accès aux fonds du PAIA, de sorte qu'ils en fassent automatiquement partie dès qu'ils atteignent certains critères? Serait-ce une solution?

M. Innes : C'est une possibilité, mais le résultat serait le même, avec une définition différente toutefois. Une certaine souplesse à l'intérieur du RNA permettrait d'atteindre le même objectif. C'est une approche, mais je ne suis pas sûr que le style du système de classification actuel soit mauvais. Nous sommes tout simplement exclus d'une certaine aide car on présume que, si on répond à ces critères, c'est qu'on doit être autosuffisant. En fait, après avoir passé 10 années dans ce secteur, je constate que cette hypothèse ne tient pas la route. Nous sommes donc enclins à demander qu'on la remette en question.

The Chair: Mr. Innes and Mr. Newson, thank you for your presence today.

The next meeting of the committee will take place tomorrow at 6:45 p.m. when we will hear from the Québec Airport Council.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, February 9, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to study emerging issues relating to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in session. Thank you for being here today.

This evening, we continue our study of the Canadian air transport sector which has been referred to our committee. We are pleased to welcome from the Québec Airport Council, its general manager, Mr. Denis Robillard.

Mr. Robillard, you have the floor.

Denis Robillard, Director General, Québec Airport Council: Mr. Chairman, my name is Denis Robillard, and I am the general manager of the Québec Airport Council, better known as the CAQ.

First, I would like to thank committee members for inviting our organization to appear before you this evening to discuss the issues and challenges facing Québec's airports.

I would like to briefly introduce our organization. The mandate of the Québec Airport Council is to represent, regroup and provide effective services to our members in the province of Quebec, in order to contribute to the viability, development and security and safety of our airports. We are working in close cooperation with all organizations involved in air transportation in the province, such as: the Quebec Department of Transport, Transport Canada, NAV Canada, the Quebec Air Transportation Association and other associations across the country.

Our association presently represents 82 members, of which 41 own and manage a total of 65 airports, as well as 41 associate members. We operate a dynamic Internet site for sharing information and expertise, we organize an annual convention for our members, we publish a weekly information bulletin, we provide information briefings, for instance on the Safety Management System (SMS) put in place by Transport Canada,

Le président : Je vous remercie d'être venus.

La prochaine réunion du comité aura lieu demain à 18 h 45; nous entendrons alors le témoignage du Conseil des aéroports du Québec.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 9 février 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte, et vous remercie d'être ici.

Ce soir, nous poursuivons notre étude sur le secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi. Nous sommes heureux d'accueillir, du Conseil des aéroports du Québec, le directeur général, M. Denis Robillard.

Monsieur Robillard, vous avez la parole.

Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec : Monsieur le président, je m'appelle Denis Robillard. Je suis le directeur général du Conseil des aéroports du Québec, plus connu sous l'acronyme CAQ.

Je désire tout d'abord remercier les membres du comité d'avoir invité notre organisme à comparaître devant vous ce soir pour nous permettre de présenter les enjeux et défis auxquels font face les aéroports du Québec.

J'aimerais vous présenter en quoi consiste notre organisme. Le Conseil des aéroports du Québec a pour mandat de représenter, regrouper et fournir des services efficaces à nos membres à travers le Québec afin de contribuer à la viabilité, au développement et à la sûreté et la sécurité des aéroports. Nous travaillons en étroite partenariat avec toutes les organisations impliquées dans le transport aérien au Québec, entre autres, le ministère des Transports du Québec, Transport Canada, NAV Canada, l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) et autres associations à travers le pays.

Le CAQ regroupe présentement 82 membres dont 41 membres qui possèdent et gèrent un total de 65 aéroports, ainsi que 41 membres associés. Nous exploitons un site Internet dynamique pour le partage des informations et de l'expertise. Nous organisons un congrès annuel pour nos membres et publions un bulletin de nouvelles hebdomadaires. Nous donnons des sessions d'information, entre autres, sur le Système de gestion de la

we support applications to both levels of governments for funding maintenance and development projects for our airports. As you can see, we provide a variety of services to our members.

I started out in airport management and civil aviation in 1973. As you well know, Quebec is a vast territory, equivalent to three and a half times the area of France. Many regions in the province are isolated and are not connected to major cities by road or rail networks, in particular the Lower North Shore, Magdalen Islands and all the northern portion of Quebec; so air transportation is essential in those isolated regions in order to insure goods and people movement, as well as medical evacuations.

Therefore, Quebec airports are playing an important social and economic role; they insure the connection of all regions to the national air transportation system.

Quebec has a population of approximately seven million persons; in 2010, roughly 15 million passengers went through Quebec airports, including close to 13 million at Montreal-Trudeau. There are more than 100 aerodromes registered by Transport Canada. Canada has a total of 1,300 airports, 600 of which are certified. There are 35 certified airports in Quebec. Certified airports are airports with regular passenger services.

Approximately 35 Quebec airports presently offer regular air services in the province. Many other airports are also important because they serve a lot of other activities such as: medical evacuations, training schools, business aviation, aerospace industries, forest fire fighting activities, charter activities, crop spraying activities, aircraft maintenance, et cetera.

Therefore, air transportation is very important in Quebec and airports are playing a vital social and economic role.

Now I would like to talk about issues and challenges. There are some very big ones that Quebec has in common with the rest of Canada. However, Quebec is always a bit special, for various reasons.

I would like to discuss the main issues and challenges presently facing the province of Quebec airports and which essentially are of federal responsibility in the matter of air transportation. First I would like to talk about the Transport Canada Airport Capital Assistance Program, better known as Transport Canada's ACAP.

sécurité mis en place par Transport Canada. Nous appuyons les demandes de financement de nos aéroports auprès des différents paliers de gouvernement pour des projets de développement et des infrastructures. Bref, nous fournissons une foule de services à nos membres.

Pour ma part, j'ai commencé en 1973 au niveau de la gestion aéroportuaire et à l'aviation civile. J'ai 38 années d'expérience et ai été 33 ans à Transports Canada. J'ai pris ma retraite en 2005 et j'ai alors travaillé pour l'IATA comme chef, consultation aéroport à l'international, pendant un an. J'ai accepté la direction générale du Conseil des aéroports du Québec en 2007. C'est un travail qui me passionne.

En second lieu, quelques mots sur les aéroports du Québec. Comme vous le savez sans doute, le Québec occupe un vaste territoire, équivalant à trois fois et demie la France. Plusieurs régions de la province sont isolées et ne sont pas reliées aux grandes villes par le réseau routier ou ferroviaire, notamment la Basse-Côte-Nord, les Îles de la Madeleine et tout le Nord du Québec. Le transport aérien est donc essentiel dans ces régions isolées pour assurer le transport des gens et des marchandises ainsi que les évacuations médicales.

Les aéroports québécois jouent donc un rôle social et économique important. Ils permettent de relier toutes les régions au réseau de transport aérien national.

Le Québec compte une population d'environ 7 millions de personne. En 2010, environ 15 millions de passagers ont utilisé les aéroports québécois, dont près de 13 millions à Montréal-Trudeau. On y dénombre plus d'une centaine d'aérodromes enregistrés par Transport Canada. On compte au Canada un total de 1 300 aéroports, dont 600 certifiés. Au Québec, on retrouve 35 aéroports certifiés. Les aéroports certifiés sont des aéroports avec services de passagers réguliers.

Environ 35 aéroports québécois offrent des services aériens réguliers de passagers. Les autres aéroports n'en sont pas moins importants car ils desservent une série d'autres activités, les évacuations médicales, les écoles de pilotage, l'aviation d'affaires, entreprises en aérospatiale, avions de lutte aux incendies de forêts, avions pour épandage, nolisement d'avions, entretien d'avions, et cetera.

Le transport aérien est donc important au Québec, et les aéroports jouent un rôle économique et social essentiel.

J'aimerais maintenant parler des enjeux et problématiques. On en trouve de très importants que le Québec a en commun avec le reste du Canada. Toutefois, le Québec est toujours un peu particulier et ce, pour différentes raisons.

Je désire vous exposer les principaux enjeux et problématiques auxquels les aéroports du Québec font face et qui relèvent essentiellement de la compétence fédérale en matière de transport aérien. D'abord, j'aimerais parler du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, plus connu sous l'acronyme PAIA de Transports Canada.

Let us thank Transport Canada for its good management of this program, which is essential for the survival and development of airports receiving regular air services in Canada.

Under the national airports policy issued by Transport Canada in the late 1990s, airports were transferred to municipal entities or airport authorities. The ACAP was established to help regional airports — not the airport authorities like the major airports — pay their capital costs. This program is absolutely vital.

The program has an annual funding envelope of \$35 million for Canada. That is not very much when you know that a runway and runway lights for a small airport represent expenditures in the order of \$4 million to \$6 million. Not a lot of projects are done per year with those amounts, and this \$35 million figure has been the same since the program started.

We at the Québec Airport Council believe that it would be more reasonable to consider an envelope of \$50 million to \$60 million. However, I must admit that Quebec has always received its share of the pie, approximately 25 per cent of the budget envelope per year. So we can say, in spite of everything, that this program has served Quebec well, even though the envelope should definitely be bigger.

The issue that greatly concerned us was that Transport Canada was not announcing that the program would continue. There were some delays after April 1, but Transport Canada ultimately announced that the program would continue. And it is better to congratulate it for granting \$35 million than for us to receive nothing.

In any case, without this program, the regional airports would have to close down. That is clear. The program thus has an annual funding envelope of \$35 million, which has been the same since 1995. We have already submitted to Transport Canada many suggestions aimed at improving this funding program, including, first of all, widening the program to include small airports. In a moment I will talk about small airports because this is a major problem.

Another suggestion is increasing the number of eligible project categories. Currently, all that is accepted by ACAP are runway rehabilitation projects. An airport is in fact a city and it is much more than a runway; an airport is a set of buildings, a set of roads, a set of infrastructures that are very costly to operate. We think this is an issue that will eventually have to be examined.

There is also the question of eventually increasing the budget envelope and simplifying management of the program. Transport Canada is open to that. However, it is currently quite complicated, especially in Quebec. I must admit that it is even

Nous désirons remercier Transports Canada pour la bonne gestion de ce programme, qui est essentiel à la survie et au développement des aéroports non fédéraux qui reçoivent des services aériens réguliers au Canada.

La politique nationale des aéroports promulguée par Transports Canada à la fin des années 1990 a fait en sorte que les aéroports ont été cédés à des entités municipales ou à des autorités aéroportuaires. Le programme PAIA a été mis sur pied pour aider surtout les aéroports régionaux — et non pas les autorités aéroportuaires comme les grands aéroports — à défrayer le coût de leurs immobilisations. Ce programme est absolument vital.

Il s'agit d'une enveloppe de 35 millions de dollars par année pour le Canada. Ce n'est pas beaucoup quand on sait qu'une piste et des lumières de pistes pour un petit aéroport occasionnent des dépenses de l'ordre de 4 à 6 millions de dollars. On ne fait pas beaucoup de projets par année avec de telles sommes, et cette somme de 35 millions de dollars est la même depuis le début du programme.

Nous estimons, au Conseil des aéroports du Québec, qu'il serait plus raisonnable de parler davantage d'une enveloppe de 50 à 60 millions de dollars. Je dois toutefois avouer que le Québec a toujours eu sa belle part du gâteau, c'est-à-dire environ 25 p. 100 par année de l'enveloppe budgétaire. Nous pouvons donc dire, malgré tout, que ce programme a bien desservi le Québec même si l'enveloppe budgétaire devrait définitivement être plus importante.

L'enjeu qui nous inquiétait beaucoup est que Transports Canada n'annonçait pas la continuation du programme. Il y a eu des retards suivant le 1^{er} avril, mais finalement, Transports Canada a annoncé la continuation du programme. Il vaut donc mieux féliciter l'octroi de 35 millions de dollars que de n'avoir rien obtenu.

De toute façon, sans ce programme, les aéroports régionaux devraient fermer. C'est sûr et certain. Ce programme bénéficie donc d'une enveloppe budgétaire de 35 millions de dollars, qui est la même depuis 1995. Nous avons déjà soumis à Transports Canada plusieurs suggestions pour améliorer le programme de financement dont, d'abord, l'élargissement du programme aux petits aéroports. Je parlerai tantôt des petits aéroports car c'est une grande problématique.

Il y a également l'augmentation des catégories de projets admissibles. Actuellement, tout ce qui est accepté par la PAIA ce sont des projets de réfection de pistes. Un aéroport est en fait une ville et c'est beaucoup plus qu'une piste; un aéroport est un ensemble de bâtiments, un ensemble de routes, un ensemble d'infrastructures qui sont très dispendieuses à exploiter. Nous pensons qu'il s'agit là d'une problématique qui devra éventuellement être étudiée.

Il y a également la question de la hausse de l'enveloppe budgétaire éventuellement et la simplification de la gestion du programme. Transports Canada est ouvert à cela. C'est toutefois actuellement assez compliqué, et surtout au Québec; je dois

more complicated because the airports cannot obtain funding for a specific project because the Government of Quebec has to issue an order.

For example, this year we nevertheless received several millions of dollars for Quebec's airports, but the Government of Quebec has not yet issued an order and the airports are thus not yet able to get their money so they can move forward with their projects. The situation is always the same: Quebec's airports are penalized twice. However, that is not the fault of the federal government as such.

The program was reviewed last year and some of our suggestions were retained, but not all. Transport Canada is very open to improving management and simplifying all that.

Now I am going to talk to you about the funding of small airports. I would say this is one of the major issues in Quebec and perhaps across the country.

As we indicated previously, only non-federal airports that receive regular air services are presently eligible for the Transport Canada ACAP program. This means that a great number of municipal airports are not eligible for a financial contribution toward their capital projects. Prior to 1993, there was a program for runway rehabilitation projects and municipal airport projects that was subsidized by Transport Canada. That program was abandoned and that had an impact on those airports that play a vital role in the communities, in economic development, safety, health and land use.

I said at the start of my address that Quebec is a big province and that airports really have a role to play in land use and opening up territories. So this is currently an issue for these airports. A number of airports are in very poor condition, as are their runways. We conducted a study three or four years ago, and it showed that approximately 10 to 15 airports scored between five and six, and even less, on a scale of one to 10, and lower than six is bad.

These airports are seeking funding from the federal and provincial governments. We founded the Quebec Airport Council a few years ago with great hopes when the federal government established the Canada Building Fund, Communities Component. Unfortunately, airport infrastructure was not included in the list of projects eligible for that program.

We really are caught in the middle, and Transport Canada and the Government of Quebec are aware of that fact. The Canada Building Fund, which is coming to the end of its life, currently has a provision for municipal airports for infrastructure projects. However, Quebec, which administers the program through the Department of Municipal Affairs, has not decided to accept the "airport" criterion, as a result of which we have no access to federal government funding. That is a major problem.

admettre que c'est encore plus compliqué parce que les aéroports ne peuvent pas bénéficier d'une enveloppe pour un projet particulier car le gouvernement du Québec doit décréter un décret.

Par exemple, nous avons reçu cette année quand même plusieurs millions de dollars pour les aéroports du Québec, mais le gouvernement du Québec n'a pas encore décrété et donc les aéroports ne sont pas encore en mesure de toucher l'argent pour aller de l'avant avec leurs projets. C'est toujours la même situation : les aéroports du Québec sont doublement pénalisés. Mais ce n'est pas la faute du gouvernement fédéral comme tel.

Le programme a été révisé l'an dernier et quelques unes de nos suggestions ont été entendues, mais pas toutes. Il y a une très bonne ouverture de la part de Transports Canada pour améliorer la gestion et simplifier tout cela.

Je vais maintenant vous parler du financement des petits aéroports. Je dirais que c'est un des grands enjeux au Québec et peut-être à travers le pays.

Comme nous l'avons mentionné, seuls les aéroports non fédéraux qui reçoivent des services aériens réguliers sont éligibles au programme PAIA. Cela veut dire qu'un grand nombre d'aéroports municipaux ne sont pas éligibles pour financer des projets d'immobilisations. Il existait un programme avant 1993 que Transports Canada subventionnait pour des réfections de pistes et pour des projets d'aéroports municipaux. Ce programme a été abandonné et cela a un impact pour ces aéroports qui jouent un rôle vital dans les communautés, au niveau du développement économique, de la sécurité, de la santé et de l'occupation du territoire.

Je disais au début de mon allocution que le Québec est une grande province et que les aéroports ont vraiment un rôle d'occupation du territoire et d'ouverture des territoires. C'est donc une problématique actuelle pour ces aéroports. Plusieurs aéroports sont en très mauvais état, ainsi que les pistes. Nous avons effectué une étude il y a trois ou quatre ans et il en est ressorti qu'environ 10 à 15 aéroports, sur une échelle d'un à 10 — et c'est mauvais lorsque c'est plus bas que six — ont entre cinq et six, et même moins.

Ces aéroports demandent du financement aux gouvernements fédéral et provincial. Nous avons fondé au Conseil des aéroports du Québec, il y quelques années, de grands espoirs lors de la création par le gouvernement fédéral du programme Chantiers Canada, volet collectivités. Malheureusement, les infrastructures aéroportuaires n'ont pas été incluses dans la liste des projets éligibles à ce programme.

Nous sommes vraiment assis entre deux chaises et Transports Canada, ainsi que le gouvernement du Québec, sont sensibilisés à ce sujet. Actuellement, le programme Chantiers Canada — qui est un programme en fin de vie — offre une provision pour les aéroports municipaux aux fins de projets d'infrastructures. Mais le Québec qui administre le programme, par l'entremise du ministère des Affaires municipales, n'a pas décidé de retenir le critère « aéroport », avec pour résultat que nous n'avons pas accès aux fonds provenant du gouvernement fédéral. C'est une grande problématique.

Needs are immense, mainly for runway rehabilitation projects, which cost many millions of dollars each.

For example, the airports of Victoriaville, Saint-Georges-de-Beauce and Lachute may not be international airports, but they are important airports for their communities. In Lachute, for example, there is a \$3 million to \$3.5 million project. The municipalities cannot really afford to pay that, and these airports have an economic impact on their communities. If they were not there, there would be an enormous impact on the survival of the regions.

We estimate that municipal airports in the province will need a total of approximately \$50 million for the next five years in order to pay for their runway rehabilitation projects; let us mention the needs of the following airports: Amos, Dolbeau, Drummondville, Lachute, Matane, Rocher-Percé, Rivière-du-Loup, Saint-Georges-de-Beauce and Victoriaville.

Fortunately, during the last two years, some projects were funded by the Quebec government and/or Economic Development Canada for the Regions in Quebec, such as La Sarre in Abitibi, Alma airport in the Saguenay and Maniwaki airport. It is therefore essential to set up a program similar to ACAP in order to permit the funding of municipal airport infrastructure rehabilitation projects.

Our position at the Québec Airport Council — and this is the message I would like to send this evening — is as follows: we believe that the creation of a dedicated program for small airports would be an excellent thing for the survival of those essential infrastructures.

If not, if no dedicated program is established, we should at least have access to federal programs, to a broader program such as the Canada Building Fund, and there should be some coherence in all that. The problem is becoming very serious.

Lastly, Sherbrooke airport almost had to be shut down. It was necessary to invest \$3 million, and a \$10 million investment will be needed within five years. If Sherbrooke airport closes tomorrow morning, I do not think that would have as big an impact as if Jean-Lesage or Montreal-Trudeau closed, but Sherbrooke is nevertheless important to the Eastern Townships region.

A second important issue is federal regulations for airports. We fully support Transport Canada's objective to increase safety and security at Canadian airports. However, we deeply regret that Transport Canada does not have presently a global perspective of impacts caused to regional and municipal airports in Canada by all the new regulations; the combined effects of the simultaneous implementation of many very demanding new or revised regulations is creating a lot of pressure on small airports because they lack material, financial and human resources to implement all the new regulations within established time frames.

Les besoins sont grands, essentiellement pour des projets de réfection de pistes qui coûtent chacun plusieurs millions de dollars.

Par exemple, les aéroports de Victoriaville, de Saint-Georges-de-Beauce et de Lachute ne sont peut-être pas des aéroports internationaux, mais des aéroports importants dans leurs communautés. À Lachute, par exemple, il est question d'un projet de 3 à 3,5 millions de dollars. Les municipalités n'ont pas vraiment les moyens de payer cela et ces aéroports rayonnent dans leur communauté au niveau économique. S'ils n'existaient pas, il y aurait un impact énorme au niveau de la survie des régions.

Nous estimons que les aéroports municipaux au Québec auraient besoin d'environ 50 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour financer leurs projets de réfection de pistes. Citons, entre autres, les besoins des aéroports suivants : Amos, Dolbeau, Drummondville, Lachute, Matane, Rocher-Percé, Rivière-du-Loup, Saint-George-de-Beauce et Victoriaville.

Heureusement, quelques projets ont été financés au cours des dernières années par le gouvernement du Québec et par Développement économique Canada pour les régions du Québec; dont l'aéroport de La Sarre, en Abitibi, l'aéroport d'Alma au Saguenay et l'aéroport de Maniwaki. Il est donc essentiel de créer un programme semblable au PAIA pour permettre de financer la réfection des infrastructures des aéroports municipaux.

Notre position au Conseil des aéroports du Québec — et c'est le cri que j'aimerais lancer ce soir — est la suivante : nous croyons que la création d'un programme dédié pour les petits aéroports serait une excellente chose pour la survie de ces infrastructures essentielles.

Sinon, si on ne crée pas de programme dédié, il faudrait au moins que nous ayons accès aux programmes fédéraux, à un programme plus vaste comme le Fonds Chantiers Canada et qu'il y ait une certaine cohérence dans tout cela. La problématique devient très sérieuse.

Dernièrement, on a failli devoir fermer l'aéroport de Sherbrooke. Il a fallu investir trois millions de dollars et, d'ici cinq ans, il faudra investir 10 millions de dollars. Si l'aéroport de Sherbrooke ferme demain matin, je ne pense pas que cela aurait des conséquences aussi importantes que si c'était l'aéroport Jean-Lesage ou l'aéroport Montréal-Trudeau, mais c'est toutefois capital pour la région de l'Estrie.

Une deuxième problématique importante est celle de la réglementation fédérale pour les aéroports. Nous souscrivons pleinement à l'objectif de Transports Canada visant à améliorer la sûreté et la sécurité aux aéroports canadiens. Cependant, nous déplorons fortement que Transports Canada n'ait pas présentement une vue d'ensemble des conséquences que toutes les nouvelles réglementations imposent aux aéroports régionaux et municipaux au Canada. L'effet combiné de la mise en œuvre simultanée de plusieurs nouveaux règlements ou règlements révisés fort exigeants a pour résultat de taxer au maximum les petits aéroports qui manquent de ressources matérielles, financières et humaines pour mettre en œuvre toute cette réglementation selon les délais prévus.

It is important to give more time to municipal and regional airports to get organized, obtain required budgets from the municipality, offer training to employees and airport users. It is thus imperative for Transport Canada to simplify new regulations and slow down the implementation process.

I will give you three examples to make this quite concrete. There is a new set of regulations, the safety management system. This is a very good thing, and I support it as a former Transport Canada employee who believes in the safety and security component. However, it is a set of extremely demanding regulations that must be implemented over two to three years for small airports and large airports as well. So very demanding new safety regulations are being implemented with security regulations, and all of that is happening at the same time.

The other problem is that small airports are often faced with the same requirements as are set for Montreal-Trudeau airport or international airports.

I must say that we did feel Transport Canada was open and listening to us — because we shout quite loudly — about at least simplifying the regulations and proceeding by stages rather than doing everything at the same time.

If everything were done at the same time, the regulations would not work because the airports often have only five, six, seven, eight, nine or 10 employees. That is not the problem at Montreal-Trudeau and Jean-Lesage in Quebec City. This is an example, the SMS, the aviation safety regulations and the new TP3 12 manual, which has to be implemented within a year. This is a very big problem.

With regard to airport rents, the amount of annual rent paid to Transport Canada by the airports included in the National Airport System, the 27, including our members in Quebec, namely Jean-Lesage in Quebec City and Aéroports de Montréal, Mirabel and Montreal-Trudeau, is also a major concern.

We fully support IATA's general manager's comments on January 20, that the total invoice amounting to \$250 million in 2009 represents a useless commercial disadvantage for Canadian airports.

Let us add that this fiscal withdrawal, which has no equivalent elsewhere in the world, is affecting Montreal-Trudeau's competitiveness and is causing it to lose passengers to the American airports of Plattsburg and Burlington. Furthermore, all the airports in the National Airport System do not generate enough revenue to fund all their capital projects required to improve and expand their facilities. That is not the case at Montreal-Trudeau or Vancouver and Toronto, which are very profitable businesses. For example, Jean-Lesage Airport in Quebec City will need an additional \$30 million over the next five years to expand its terminal building and build a new parking structure. Airport management intends to solicit financial assistance from the federal government, and we ask that the answer be positive. Jean-Lesage airport in Quebec City operates very well. It really has the wind in its sails. However, with regard

Il faut donner plus de temps aux aéroports locaux et régionaux pour s'organiser et obtenir les budgets requis par la municipalité et donner la formation aux employés et usagers de l'aéroport. Il est donc impératif que Transports Canada puisse simplifier la nouvelle réglementation et ralentir le rythme de sa mise en œuvre.

Je donnerai trois exemples pour rendre cela assez concret. Il y a une nouvelle réglementation, qui est le Système de la gestion de la sécurité. C'est une très bonne chose et je souscris à cela en tant qu'ancien employé de Transports Canada qui croit au volet sûreté et sécurité. Toutefois, il s'agit d'une réglementation extrêmement exigeante qui demande une implantation sur deux à trois ans pour les petits aéroports et pour les grands aéroports également. Au niveau de la sécurité donc, on arrive simultanément avec une nouvelle réglementation très exigeante pour la sûreté et tout cela arrive en même temps.

L'autre problème, c'est qu'on demande souvent aux petits aéroports les mêmes exigences qui sont demandées à l'aéroport Montréal-Trudeau ou à des aéroports internationaux.

Je dois dire que nous avons senti une bonne ouverture de Transports Canada qui nous écoute — parce qu'on crie assez fort — pour au moins simplifier la réglementation et procéder par étapes plutôt que de tout faire en même temps.

Si on faisait tout en même temps, la réglementation ne fonctionnerait pas, car les aéroports ont souvent seulement cinq, six, sept, huit, neuf ou dix employés. Ce n'est pas la même problématique aux aéroports de Montréal-Trudeau ou de Jean-Lesage de Québec. C'est un exemple, le LGS, le règlement de la sûreté aérienne et le nouveau manuel TP3 12, qui doit être implanté d'ici un an. C'est une problématique très importante.

En ce qui concerne le loyer des aéroports, le montant annuel payé à Transports Canada pour les aéroports faisant partie du Réseau national, les 27, dont nos membres au Québec, soit les aéroports Jean-Lesage de Québec et Aéroports de Montréal, Mirabel et Montréal-Trudeau, est aussi une préoccupation importante.

Nous appuyons pleinement les propos tenus par le directeur de l'IATA, le 20 janvier, selon lesquels la facture totale, qui a atteint 250 millions de dollars en 2009, constitue un désavantage concurrentiel inutile pour les aéroports canadiens.

Soulignons que cette fonction fiscale, qu'on ne retrouve d'ailleurs nulle part au monde, affecte la compétitivité de l'aéroport Montréal-Trudeau et a pour conséquence de lui faire perdre du trafic au profit des aéroports américains de Plattsburg et de Burlington. D'autre part, tous les aéroports du Réseau national ne génèrent pas assez de revenus pour financer entièrement les immobilisations requises pour agrandir et améliorer leurs installations. Ce n'est pas le cas de l'aéroport Montréal-Trudeau ni de ceux de Vancouver et Toronto, qui sont des entreprises très profitables. Par exemple, l'aéroport Jean-Lesage de Québec aura besoin, au cours des cinq prochaines années, d'environ 30 millions de dollars supplémentaires pour agrandir l'aérogare et construire un stationnement étagé. La direction de l'aéroport entend solliciter l'aide financière du gouvernement fédéral, et nous demandons que la réponse soit

to infrastructure, it is also the role of governments to help this airport take off. The parking structure is absolutely necessary. The \$30 million figure is utterly justified.

With respect to noise management now, airport noise management is a very important issue, as is currently the case at Saint-Hubert airport south of Montreal. We support Transport Canada's position that it is the airport operator's responsibility to manage this issue by implementing, among other strategies, a local noise management committee of all concerned parties, including Transport Canada. Only an adequate consultation process will make it possible to strike an adequate balance between airport operators' needs and airport neighbours' quiet. This is the process currently being pursued at the Saint-Hubert airport. The problem stems from the fact that housing is increasingly approaching airports. A balance must be struck but it is difficult to establish. At the airport council, we advocate providing information so that new neighbourhoods are not built in the areas surrounding airports because people often do not realize that noise can be a major problem. Airports are entitled to exist as well.

I will end this presentation by proposing a few recommendations. I offer the following concrete recommendations: first, that Transport Canada implement a capital assistance program for local airports that are not currently eligible for the ACAP program, or at least that federal infrastructure programs provide project funding for small airports.

Second, I recommend that Transport Canada implement, in a more reasonable and progressive manner, its new regulations for regional and municipal airports and also acknowledge the necessity for a simplified set of regulations for those airports.

All airport managers agree that safety and security are priorities, except that they need the means to address them. There is a lack of communication between branches, such as between Transport Canada and other departments.

Third, I recommend that the federal government review its national airports rent policy in order to reduce rents and make those airports more competitive.

Last, I recommend that the federal government agree to partially fund development projects for smaller airports, such as Jean-Lesage in Quebec City, in the National Airports System.

[English]

Senator Frum: We heard in testimony yesterday that one of the problems with ACAP, airports capital assistance program, is that it was designed to help airports with fewer than 500 passengers a year, but there are airports with more passengers than that who

positive. L'aéroport Jean-Lesage de Québec fonctionne très bien. Il a vraiment le vent dans les voiles, par contre, pour les infrastructures, c'est le rôle des gouvernements aussi d'aider cet aéroport à décoller. Le stationnement étagé est absolument requis. Ces 30 millions de dollars sont tout à fait justifiés.

Pour ce qui est de la gestion du bruit maintenant. La gestion du bruit aux aéroports est un enjeu également important, notamment présentement quant à l'aéroport de Saint-Hubert au sud de Montréal. Nous appuyons la position de Transports Canada selon laquelle il est de la responsabilité de l'exploitant de l'aéroport de gérer cette question, entre autres, par la mise sur pied d'un comité local de gestion du bruit sur lequel siègent toutes les parties impliquées dont Transports Canada. Ce n'est que par la concertation entre tous qu'on pourra trouver un juste équilibre entre les besoins opérationnels des exploitants et la quiétude des citoyens riverains. C'est la voie suivie présentement par l'aéroport de Saint-Hubert. La problématique vient du fait que de plus en plus d'habitations se rapprochent des aéroports. Il y a un équilibre à faire qui est difficile à trouver. Au Conseil des aéroports, nous prôtons l'information pour que les nouveaux quartiers ne s'installent pas en périphérie, parce que les gens souvent ne se rendent pas compte que le bruit peut être une problématique importante, par contre, les aéroports ont le droit d'exister aussi.

J'aimerais en terminant vous faire quelques recommandations. Je propose les recommandations concrètes suivantes : premièrement, que Transports Canada mette en œuvre un programme d'aide financière aux immobilisations pour les aéroports locaux qui ne sont pas éligibles au PAIA présentement, ou, du moins, que les programmes fédéraux pour les infrastructures permettent le financement des projets pour les petits aéroports.

Deuxièmement, que Transports Canada introduise de façon plus raisonnable et progressive ces nouveaux règlements pour les aéroports régionaux et municipaux et qu'il reconnaisse la nécessité d'une réglementation simplifiée pour les aéroports.

Tous les directeurs d'aéroports sont d'accord pour dire que la sécurité et la sûreté sont les priorités, sauf qu'il faut les moyens pour le faire. Il y a un manque de communication entre les branches, par exemple, de Transports Canada et d'autres ministères.

Troisièmement, que le gouvernement fédéral révise la politique relative au loyer payé par les aéroports du réseau national afin de les réduire et de rendre ces aéroports plus concurrentiels.

Enfin, que le gouvernement fédéral accepte de financer en partie les projets de développement des plus petits aéroports faisant partie du réseau national comme l'aéroport Jean-Lesage de Québec.

[Traduction]

Le sénateur Frum : Hier, nous avons entendu un témoin dire qu'un des problèmes du Programme d'aide aux infrastructures aéroportuaires, le PAIA, est qu'il est conçu pour aider les aéroports comptant moins de 500 passagers par année, mais il y a

are receiving funds from that program. In terms of the ACAP program, I was curious if that was something that was of concern to you.

Mr. Robillard: Can you repeat the first part of your question?

Senator Frum: We were told the ACAP program was designed to help those airports with 500,000 passengers or less.

Mr. Robillard: I heard 500; 500,000 is not the same thing.

Senator Frum: My apologies. There are some airports larger than that receiving some of the funds. I am wondering if that was an irritant to you as well.

Mr. Robillard: Not in Quebec. We do not have that situation in Quebec. It probably exists in the Northwest Territories and the Atlantic regions, but we do not have that situation in Quebec. I think the situation exists, and we would be sensitive to that issue.

Senator Frum: Looking at your recommendations, you are suggesting developing a second fund. With respect to the ACAP program, what about just enlarging that? Would that not be sufficient? Why is there the need for a second program?

Mr. Robillard: Both options would be good. The problem is that the majority of airports would not be eligible for ACAP, especially smaller municipal airports, which are very important in their regions and communities. These are not financed in any way.

ACAP or another program could be enlarged, but we recommend a dedicated program. A smaller airport is a different reality. You do not really have scheduled flight passengers and all of that, but these airports are essential for the local economy, for health reasons such as medical evacuation, and for the businesses in the community. These airports are essential.

Senator Frum: Do you have a sense of a threshold of what would constitute the appropriate size? I will give you a chance to get your numbers together.

Mr. Robillard: That would be very hard to determine because it is easy if you see number of passengers, but in these airports, there are no real passengers. There are charter flights and things like that.

It is a question of judgment. Usually, you will find one of these smaller type airports in a region or in a larger municipality, usually a municipality with a population of over 20,000, with businesses and everything. It is a judgment call. You do not have any criteria that would determine anything. It is really a judgment call. You have to use some figures, but you do not have precise criteria for that.

aussi des aéroports qui reçoivent davantage de passagers et qui obtiennent quand même des fonds en vertu de ce programme. Je suis curieuse de savoir si, en ce qui a trait au PAIA, la situation vous préoccupe.

M. Robillard : Pourriez-vous répéter la première partie de votre question?

Le sénateur Frum : On nous a dit que le PAIA avait été conçu pour aider les aéroports qui accueillent 500 000 passagers ou moins.

M. Robillard : J'avais entendu 500; 500 000, ce n'est pas la même chose.

Le sénateur Frum : Je vous prie de m'en excuser. Certains aéroports de plus grande taille touchent des fonds. Par conséquent, je me demande si cela est un irritant pour vous également.

M. Robillard : Pas au Québec. Nous n'avons pas une telle situation au Québec. Elle existe probablement dans les Territoires du Nord-Ouest et dans les régions de l'Atlantique, mais nous n'avons pas de situation semblable au Québec. Je pense que la situation existe et nous serions sensibles à cette question.

Le sénateur Frum : Quand je vois vos recommandations, je constate que vous suggérez d'élaborer un deuxième fonds. En ce qui a trait au PAIA, pourquoi ne pas simplement l'étendre? Cela ne suffirait-il pas? Pourquoi est-il nécessaire d'avoir un deuxième programme?

M. Robillard : Les deux options seraient bonnes. Le problème est que la majorité des aéroports ne seraient pas admissibles au PAIA, particulièrement les plus petits aéroports municipaux, qui sont très importants dans leurs régions et leurs collectivités. Ils ne bénéficient d'aucun financement.

Il serait possible d'étendre le PAIA ou un autre programme, mais nous recommandons d'établir un programme distinct. Le petit aéroport représente une réalité fort différente. Il n'offre pas vraiment de vols avec des passagers, mais ce type d'aéroport est essentiel pour l'économie locale, pour des raisons de santé comme les évacuations médicales et pour les entreprises de la collectivité. Ces aéroports sont essentiels.

Le sénateur Frum : Avez-vous une idée de ce que pourrait être le seuil de démarcation d'une taille appropriée? Je vous donnerai la chance de trouver vos chiffres.

M. Robillard : Cela serait très difficile à déterminer; il est facile de le faire si vous connaissez le nombre de passagers, mais dans ces aéroports, il n'y a pas de véritables passagers. Ce sont des vols nolisés et des vols similaires.

C'est une question de jugement. Habituellement, vous trouverez un de ces petits aéroports types dans une région ou dans une municipalité plus importante, habituellement une municipalité ayant une population de plus de 20 000 habitants, des entreprises et ainsi de suite. C'est une question de jugement. Il n'y a pas de critère pour déterminer quoi que ce soit, c'est véritablement une question de jugement. Vous devez vous servir de certains chiffres, mais il n'existe pas de critère précis.

Senator Frum: I guess it would then be an economic driver. Would that be the way you would judge it?

Mr. Robillard: An economic driver would be good, as well as number of flights, the importance in the region and the population size of the region. You would need some of these criteria, but it would be a mix of criteria.

Senator Frum: If you think about this on a national scale, not just in Quebec, how many airports would qualify? In your mind, how many airports are we talking about?

Mr. Robillard: In Transport Canada before 1993, there was a program to finance these airports and there were criteria at the time. I would have to get a hold of them again.

I will give you some numbers for Quebec. We would be talking about approximately 30 municipal airports that would qualify for that, such as airports in Lachute, Saint-Georges-de-Beauce, Victoriaville and Drummondville. These are important communities.

Senator Frum: You could potentially be talking about thousands of airports that would qualify for this program.

Mr. Robillard: In Canada? Thousands would be an exaggeration. Quebec is very different from the other provinces. For example, in the West, they have a lot of what they call regional airports, which are eligible for ACAP.

In Quebec, we have many municipal airports, maybe more in percentage than the other provinces. In the Atlantic provinces, there are many regional airports eligible for ACAP as well. Quebec is special in that regard. We have something very different in Quebec.

Senator Frum: You guys like to fly.

Mr. Robillard: If you want a number, maybe a couple of hundred in Canada, at the most, maybe less than that.

The Chair: Senator Frum, as you saw today in the media, and you will again tomorrow, Quebec is always a little different.

Senator Meredith: Mr. Robillard, thank you for your presentation. I think you have made your case with us in terms of making a solid case for an assistance request.

Mr. Chair, I have a few questions. Do you want me to go through them all or go through round one and then to a second round?

The Chair: I will look to the faces of your colleagues and they will judge for you.

Senator Meredith: I only have 50. No, I am teasing.

The Chair: You can go in two rounds.

Le sénateur Frum : Je suppose qu'il s'agirait plutôt d'un facteur économique. Est-ce que c'est l'approche que vous utiliseriez pour porter un jugement?

M. Robillard : Un facteur économique serait une bonne chose, de même que le nombre de vols, l'importance dans la région et la taille de la population de la région. Il vous faudrait certains de ces critères, mais ce serait un ensemble de critères.

Le sénateur Frum : Si vous vous placez à l'échelle nationale et non seulement à l'échelle du Québec, combien d'aéroports seraient admissibles? À votre avis, quel est le nombre d'aéroports dont nous parlons ici?

M. Robillard : Il y avait à Transports Canada, avant 1993, un programme de financement de ces aéroports et il y avait des critères à l'époque. Il me faudrait mettre la main sur ces critères pour vous répondre.

Je vous citerai quelques chiffres pour le Québec. Il y aurait environ 30 aéroports municipaux admissibles, des aéroports comme celui de Lachute, de Saint-Georges-de-Beauce, de Victoriaville et de Drummondville. Ce sont des collectivités importantes.

Le sénateur Frum : Vous pourriez potentiellement parler de milliers d'aéroports qui répondraient aux exigences de ce programme.

M. Robillard : Au Canada? Il serait exagéré de parler de milliers. Le Québec est très différent des autres provinces. Dans l'Ouest, par exemple, il y a de nombreux aéroports dits régionaux qui sont admissibles au PAIA.

Au Québec, il y a de nombreux aéroports municipaux, peut-être davantage en termes de pourcentage que dans les autres provinces. Dans les provinces atlantiques, il y a plusieurs aéroports régionaux admissibles au PAIA. À cet égard, le Québec est spécial. Au Québec, les conditions sont très différentes.

Le sénateur Frum : Vous autres, vous aimez vraiment prendre l'avion.

M. Robillard : Si vous voulez un chiffre, je dirais peut-être quelques centaines au Canada, tout au plus, et peut-être bien moins.

Le président : Sénateur Frum, comme vous l'avez vu dans les médias aujourd'hui et comme vous le verrez encore demain, le Québec est toujours un peu différent.

Le sénateur Meredith : Monsieur Robillard, merci de votre exposé. Je pense que vous avez établi le bien-fondé pour une demande d'aide.

Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser. Voulez-vous que je les pose toutes ou voulez-vous plutôt procéder à une première série de questions, puis à une deuxième série de questions?

Le président : Je regarderai les visages de vos collègues et ils sauront bien vous guider.

Le sénateur Meredith : Je n'en ai que 50. Non. Je blague.

Le président : Vous pouvez y aller en deux séries.

Senator Meredith: The first is in terms of what you have requested from Transport Canada and how receptive they have been to these recommendations that you have made. Given the fact that they are trying to weigh the safety of the airports and ensuring they are up to snuff, you spoke in your presentation about having to possibly close an airport and so forth, or that there was a need for that or some sort of fines.

Has Transport Canada responded to the recommendations that you have made to them? Have they been open to these recommendations?

Mr. Robillard: That is a very good question. I appreciate that question.

Transport Canada has been always open, but is getting more and more open to our recommendations. For example, the first draft of the new, proposed regulations for airport security was very complex. Those regulations would have imposed a big burden on the smaller airports.

We had a technical committee at Transport Canada where we represented all associations in Canada, and airports also. Transport Canada has been open to our comments. In fact, they came to our smaller airports to see the reality of what's happening and made drastic changes to simplify the new regulations that are coming up.

They will also phase it in, in two phases. Right now, we are completing the implementation of SMS, the safety management systems regulation, which is a complex implementation for airports. Transport Canada has been open to the idea of phasing in their new regulations on security.

Senator Meredith: Therefore, the financial cost to you for the upgrade would be minimized.

Mr. Robillard: Exactly, and administrative costs as well. They have been open.

The problem is still that departments do not seem to talk to each other. The Department of Transport has several branches, and it seems as if every branch has a new idea to improve regulations and they are not talking to each other. At the other end, we have the airports that are obligated to implement all these regulations at the same time.

The other thing that is not really fair is that, when these airports were given back to municipalities by Transport Canada, the number of employees on site was diminished. For example, I used to be airport manager at an airport at one time, and I had 25 employees. That airport was given back to the municipality, and now there are six or seven employees. Transport Canada has rationalized its airports and given them back to municipalities or airport authorities. Now, the regulations are becoming more complex and demanding of airports.

Le sénateur Meredith : La première question concerne ce que vous avez demandé à Transports Canada et la réceptivité du ministère aux recommandations que vous avez faites. Étant donné que le ministère cherche à tenir compte de la sécurité dans les aéroports et à s'assurer que les aéroports sont conformes, vous avez dit dans votre exposé qu'il faudrait peut-être fermer un aéroport et ainsi de suite, ou qu'il serait nécessaire de le faire ou d'imposer une forme d'amende.

Est-ce que Transports Canada a répondu aux recommandations que vous avez formulées? Le ministère a-t-il fait preuve d'ouverture face à ces recommandations?

M. Robillard : C'est une très bonne question. Et je vous en remercie.

Transports Canada a toujours fait preuve d'ouverture, mais il est de plus en plus ouvert à nos recommandations. Par exemple, la première version du nouveau projet de règlement pour la sécurité des aéroports était très complexe. Cette réglementation aurait imposé un fardeau très lourd aux plus petits aéroports.

Nous avions à Transports Canada un comité technique qui représentait toutes les associations au Canada, de même que les aéroports. Transports Canada a toujours été ouvert à nos observations. En fait, des fonctionnaires se sont rendus dans nos plus petits aéroports pour observer ce qui s'y passait réellement et le ministère a ensuite apporté des changements majeurs pour simplifier la nouvelle réglementation qui viendra sous peu.

Cette réglementation sera adoptée progressivement, en deux étapes. Présentement, nous terminons la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité (SGS) qui s'avère complexe pour les aéroports. Transports Canada a été ouvert à l'idée d'une mise en œuvre progressive de cette nouvelle réglementation sur la sécurité.

Le sénateur Meredith : Par conséquent, les coûts pour la mise à niveau pourraient être minimisés dans votre cas.

M. Robillard : C'est exact, de même que les coûts administratifs. Le ministère a fait preuve d'ouverture.

Le problème est que les divers services du ministère ne semblent pas se parler. Le ministère des Transports compte plusieurs directions générales, et il semble que chacune a ses idées pour améliorer la réglementation et ne parle pas aux autres. À l'autre bout du spectre, nous avons des aéroports qui doivent mettre en œuvre toute cette réglementation au même moment.

L'autre aspect qui n'est pas véritablement équitable est qu'au moment où ces aéroports ont été remis aux municipalités par Transports Canada, le nombre d'employés sur place a diminué. Par exemple, j'ai été gestionnaire d'aéroport à un certain moment et j'avais 25 employés. L'aéroport a été cédé à la municipalité, et maintenant il n'y a plus que six ou sept employés. Transports Canada a rationalisé ses aéroports et les a remis aux municipalités ou à des autorités aéroportuaires. Aujourd'hui, la réglementation devient de plus en plus complexe et exigeante pour les aéroports.

To answer your question simply, Transport Canada is open. We are working with them, and they are very sensitive to that issue. I think it is going in the right direction.

Senator Meredith: My next question is around fees. We understand that the landing fees and rents that are being charged and paid to Transport Canada are a problem. There was a phased-in proposal, in 2005, by then-Transport Minister Jean Lapierre. Has that affected the airports? How is the phased-in formula working for you with respect to the rents at these airports?

Mr. Robillard: To tell you the truth, it is not an issue. I think Montreal's Trudeau, Jean-Lesage and other airports are not happy with the way it is going right now. That phased-in approach there did not really satisfy the major airports.

It is a unique situation in the world. You have to consider that, when Transport Canada was operating major airports, the system was self-sufficient. Then these 27 major airports across Canada were given to airport authorities on the principle that they pay a fee to the federal government. That fee is quite huge.

You must understand that these airports have to pay for their infrastructure, and it is big business. With that fee, it is unfair competition with other airports in the world, in the United States and everywhere. It is the only country that has that kind of arrangement. They are not satisfied at all.

Senator Meredith: Thank you.

Senator Mercer: Thank you, Mr. Robillard, for being here.

I was confused when you said, in recommendation four, that the federal government accept to partially pay to develop projects for smaller airports in the national airports. How many airports are members of the national airports system in Quebec?

Mr. Robillard: Twenty-seven.

Senator Mercer: In Quebec?

Mr. Robillard: In Quebec, two — three, in fact, because there is Dorval, Mirabel and Jean-Lesage.

Senator Mercer: You referred to smaller airports, so let us go to Jean-Lesage for a moment. You have been specific about that airport. You talked about some \$30 million over the next five years to expand the terminal and the construction of a new parking structure, et cetera.

How many passengers go through Jean-Lesage?

Pour répondre simplement à votre question, Transports Canada fait preuve d'ouverture. Nous travaillons avec le ministère et les fonctionnaires sont très sensibles à cette question. Je pense que le dossier va dans la bonne direction.

Le sénateur Meredith : Ma question suivante concerne les frais. Nous croyons comprendre que les redevances d'atterrissage qui sont exigées et qui doivent être payées à Transports Canada posent problème. En 2005, le ministre des Transports de l'époque Jean Lapierre avait proposé une mise en œuvre progressive. Est-ce que cela a touché les aéroports? Comment la formule de mise en œuvre progressive fonctionne-t-elle pour vous en ce qui a trait aux loyers dans ces aéroports?

M. Robillard : Pour dire vrai, cela ne pose pas problème. Je pense que les administrations des aéroports Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et Jean-Lesage de Québec, de même que d'autres aéroports ne sont pas très heureuses de la façon dont les choses évoluent. Cette approche progressive n'a pas véritablement satisfait la majorité des aéroports.

La situation est unique au monde. Vous devez tenir compte du fait que lorsque Transports Canada exploitait les aéroports principaux, le système était autosuffisant. Aujourd'hui, les 27 aéroports majeurs du pays ont été remis à des autorités aéroportuaires suivant le principe qu'ils doivent payer des frais au gouvernement fédéral. Ces frais sont assez élevés.

Vous devez comprendre que ces aéroports doivent payer pour leurs infrastructures, et que c'est considérable. Ces frais font que la concurrence avec d'autres aéroports du monde, aux États-Unis et ailleurs devient injuste. Nous sommes le seul pays qui a ce type d'arrangement. Les autorités aéroportuaires ne sont pas satisfaites du tout.

Le sénateur Meredith : Merci.

Le sénateur Mercer : Merci, monsieur Robillard, d'être ici aujourd'hui.

J'ai été un peu surpris lorsque vous avez dit en lisant votre recommandation 4 que le gouvernement fédéral avait accepté de payer une partie des dépenses pour l'élaboration de projets pour de plus petits aéroports dans le dossier des aéroports nationaux. Combien d'aéroports du Québec sont membres du réseau aéroportuaire national?

M. Robillard : Vingt-sept.

Le sénateur Mercer : Au Québec?

M. Robillard : Au Québec, deux — trois, en fait, parce qu'il y a les aéroports de Dorval, de Mirabel et Jean-Lesage.

Le sénateur Mercer : Vous avez fait allusion à de plus petits aéroports; parlons maintenant de l'aéroport Jean-Lesage. Vous avez été très précis concernant cet aéroport. Vous avez parlé de quelque 30 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour agrandir l'aérogare et pour construire un nouveau stationnement, et cetera.

Combien de passagers transitent par Jean-Lesage?

Mr. Robillard: That is a good question. I should have brought some figures. There are 13 million through Trudeau, so I would say around 5 million or 6 million. It has been expanding. The situation in Quebec City is not the same as it was 10 years ago. We are talking about an expansion in passengers and flights to the South. Jean Lesage has had a first phase of improvement of the terminal and is due for a second phase. Also, a parking structure is absolutely essential for that development.

Senator Mercer: It is over the 500,000-passenger level that serves as a cut-off?

Mr. Robillard: Yes.

Senator Mercer: In your list of airports that you gave us, I was confused because you obviously did not list them all. You said there were 35 airports offering passenger service.

Mr. Robillard: These were examples.

Senator Mercer: For example, Lac-Saint-Jean, the Chicoutimi airport is not on the list that you gave here.

Mr. Robillard: Yes, there are some more — Chicoutimi, the Bagotville airport, is undergoing a major project of around \$20 million for the next 10 years. I did not make a thorough list of them all.

Senator Mercer: I wanted to ask a specific question about Bagotville because the airport at Chicoutimi is not just a commercial airport. It is also a military base.

Do they benefit from the fact that the military is there, that the facilities are being brought up to standards for use with the F-18s based at Bagotville, or is that a benefit that is shared with the municipal airport which operates as part of the military base?

Mr. Robillard: They benefit from having DND, Department of National Defence, there. All air sites, structures and facilities are managed by DND — so, yes.

Senator Mercer: In your third recommendation, you talk about the federal government's review of the national airports' rent policy, about an order to reduce rents and make these airports more competitive.

The other issue, the connection we have difficulty making, is airports are asking us to recommend a reduction in rents so they can become more competitive. Then consumers are saying if you are going to do that, we want it passed along to us in reduced ticket prices.

You did mention at least two American airports that are competition for airports in Quebec — Plattsburgh being the main one.

M. Robillard : C'est une très bonne question. J'aurais dû avoir certains chiffres en venant ici. Il y a 13 millions de passagers qui transitent par l'aéroport Montréal-Trudeau; je dirais donc qu'il y en a cinq ou six millions à Québec. L'aéroport prend de l'expansion. La situation à Québec n'est pas la même qu'il y a 10 ans. Nous parlons ici d'une augmentation du nombre de passagers et de vols vers le Sud. L'aéroport Jean-Lesage a connu une première phase d'amélioration visant l'aérogare et il doit maintenant faire face à une deuxième phase. De même, il est absolument nécessaire d'avoir un stationnement à étages pour la suite des choses.

Le sénateur Mercer : Est-ce au-delà du niveau de 500 000 passagers qui sert de seuil de démarcation?

M. Robillard : Oui.

Le sénateur Mercer : Je constate que vous n'avez pas énuméré tous les aéroports dans la liste que vous nous avez fournie. Vous avez dit qu'il y a 35 aéroports qui offrent un service passager.

M. Robillard : C'étaient des exemples.

Le sénateur Mercer : Par exemple, au Lac-Saint-Jean, l'aéroport de Chicoutimi n'est pas sur la liste que vous nous avez fournie.

M. Robillard : Oui, il y en a quelques autres. À Chicoutimi, l'aéroport de Bagotville fait l'objet de travaux majeurs d'environ 20 millions de dollars qui s'étendront sur les 10 prochaines années. Je n'ai pas dressé de liste exhaustive de tous les aéroports.

Le sénateur Mercer : Je voulais vous poser une question spécifique concernant l'aéroport de Bagotville parce que l'aéroport de Chicoutimi n'est pas qu'un aéroport commercial, c'est aussi une base militaire.

Est-ce que l'aéroport profite de la présence des militaires et du fait que les installations sont mises à niveau pour l'utilisation des F-18 basés à Bagotville, ou est-ce un avantage qui est partagé avec l'aéroport municipal qui constitue une partie de la base militaire?

M. Robillard : La municipalité profite de la présence du MDN, c'est-à-dire le ministère de la Défense nationale. Toutes les aires, structures et installations sont gérées par le MDN — par conséquent, oui.

Le sénateur Mercer : Votre troisième recommandation mentionne l'examen par le gouvernement fédéral de la politique relative aux loyers payés, une ordonnance pour réduire les loyers et rendre ces aéroports plus concurrentiels.

Autre chose. Nous avons de la difficulté avec le fait que les aéroports nous demandent de recommander une réduction des loyers à payer afin qu'ils puissent devenir plus concurrentiels. Ensuite, les consommateurs disent que si vous faites cela, il faudra que la mesure serve à réduire le prix des billets d'avion.

Vous avez mentionné qu'au moins deux aéroports américains concurrencent les aéroports du Québec, l'aéroport de Plattsburgh étant le principal.

How do we do that? If we reduce rents, how do we ensure that by reducing rents to not just the three big airports in Quebec, but if we reduce the rents to other airports, that it will be passed along to passengers?

Mr. Robillard: Rents are only for 27 airports in Canada. These are from the national airport network in Canada. We have three in Quebec, and even if that rent disappears there, there will be no reduction in tickets because those are two different things.

These airports are major facilities. They are like cities, really. It is extremely expensive to operate them; with the new technology, with all the requirements for safety and security and with the infrastructure, they are really cities. You are talking about 25,000 people working just in the airport in Dorval.

Even if tomorrow the rent was not charged by the federal government, that economy there would go to the airport authority, to help them manage what is an extremely expensive operation. That would not touch in any way tickets for passengers. That is two different things.

Senator Mercer: In security issues, one of the major differences in airports in Canada in comparison to our competitors south of the border is the security at airports. In the United States, it is not a cost borne by the airports but a cost borne by someone else — in many airports, by the government of the United States as opposed to the local airports.

How big a percentage is the cost for security for local airports?

Mr. Robillard: You have to understand that the major costs for security are paid on passenger tickets; all the equipment is paid by CATSA, Canadian air transport security authority. Still, the airports also have to invest a lot of money to provide the facilities for all that equipment, personnel and so forth. They are not paying directly for the equipment. That is done through a percentage fee on the ticket.

[Translation]

Senator Fox: I have a question on funding for small airports. How is a small airport currently funded? You mentioned Lachute airport; I assume it is a municipal airport. So how is funding determined? Does the town of Lachute cover the operating deficit every year?

Mr. Robillard: It is a different combination at every airport. Most of the time, the budget is absorbed by the municipality. However, we are talking about operating budgets, but there is a variation; most of the time, the municipality covers the operating deficit.

Comment y parviendrons-nous? Si nous réduisons les loyers, comment allons-nous nous assurer que cette réduction de loyers ne s'applique pas qu'aux trois gros aéroports au Québec, mais que si nous réduisons les loyers des autres aéroports, toutes ces économies seront reflétées aux passagers?

M. Robillard : Les loyers ne s'appliquent qu'à 27 aéroports au Canada. Ces aéroports font partie du réseau aéroportuaire national au Canada. Il y a trois aéroports au Québec, et même si ce loyer disparaissait, il n'y aurait pas de réduction du prix des billets parce que ce sont deux choses différentes.

Ces aéroports sont des installations majeures. Ce sont comme des villes, en réalité. Il en coûte très cher de les exploiter. Avec la nouvelle technologie, avec toutes les exigences en matière de sécurité et de sûreté, et avec l'infrastructure, vous parlez vraiment de villes. Il y a environ 25 000 personnes qui travaillent uniquement à l'aéroport de Dorval.

Même si demain le loyer n'était pas facturé par le gouvernement fédéral, l'économie qui en découlerait profiterait à l'autorité aéroportuaire et l'aiderait à gérer ce qui s'avère être une exploitation extrêmement coûteuse. Cela n'aurait aucun effet sur le prix des billets des passagers. Ce sont deux choses différentes.

Le sénateur Mercer : En ce qui a trait aux questions de sécurité, une des différences majeures dans les aéroports du Canada par rapport à nos concurrents au sud de la frontière est la sécurité dans les aéroports. Aux États-Unis, ces coûts ne sont pas absorbés par les aéroports, mais un coût qui est assumé par quelqu'un d'autre; dans plusieurs aéroports, le gouvernement des États-Unis s'en charge par opposition aux aéroports locaux.

Quelle est la proportion des coûts de sécurité pour les aéroports locaux?

M. Robillard : Vous devez comprendre que les coûts majeurs pour la sécurité sont payés à même les billets des passagers. Tout l'équipement est payé par l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Tout de même, les aéroports doivent investir beaucoup d'argent pour les installations servant à l'équipement, au personnel et ainsi de suite. Ils ne paient pas directement pour l'équipement. Ces coûts sont couverts grâce à un pourcentage du prix du billet d'avion.

[Français]

Le sénateur Fox : J'ai une question relative au financement des petits aéroports. Comment se finance un petit aéroport en ce moment? Vous avez mentionné l'aéroport de Lachute, c'est un aéroport municipal, je présume. Alors, comment s'établit le financement? Est-ce la Ville de Lachute qui doit éponger le déficit opérationnel chaque année?

M. Robillard : C'est une combinaison différente à chacun des aéroports. La plupart du temps, le budget est absorbé par la municipalité. Par contre, on parle de budget opérationnel, d'exploitation, mais il y a une variation; la plupart du temps, c'est la municipalité qui va éponger le déficit opérationnel.

The big problem, Senator Fox, is infrastructure. The average life of a runway, for example, or an apron, is approximately 10 years or so. These infrastructures were rehabilitated or installed in the early 1990s in a number of cases. So we are talking about facilities that are maintained and everything, but the fact remains that the big problem is still the infrastructure.

Senator Fox: These infrastructures were all built at one point, at a time when there was a federal program.

Mr. Robillard: Exactly. Very few municipalities can afford paved and equipped runways.

Senator Fox: In the case of the province of Quebec, you say the provincial government did not want small airports to be eligible for the Canada Building Fund.

Mr. Robillard: Absolutely.

Senator Fox: Knowing the strength of mayors, as you and a number of members of this committee do, to your knowledge, has the Fédération des maires des municipalités du Québec put pressure on the provincial government to make this kind of project eligible?

Mr. Robillard: I met with the president of the Union des municipalités du Québec, who was the Mayor of Maniwaki at the time. He is no longer mayor now. I must admit that people do not know how important small airports are, even the UMQ and the various bodies in Quebec. It is something that is becoming increasingly apparent. There is a lot of ignorance and small airports are very much being left to their own devices right now. All the mayors will promote their projects to the federal government, to the provincial government. Last year, for example, two projects were funded.

The first was at the La Sarre airport, in Abitibi. Really, \$1.8 million; La Sarre is not a big municipality, but all the same. That came out of a federal fund that had nothing to do with the Canada Building Fund, but it was nevertheless Minister Cannon's constituency. I do not think he was very sensitive about his airport either. The second project was funded by a provincial program. Maniwaki was at the federal level, La Sarre at the provincial level.

The provincial government also funds projects through what they call the Quebec-municipalities infrastructure program, which is managed by MAMROT, but the big problem is that the federal government's Canada Building Fund has told the small airports and mayors of the municipalities that they can submit their projects.

The Canada Building Fund had a provision for local and municipal airports that allowed them to submit projects for infrastructure rehabilitation. The other Canadian provinces took advantage of that. In Quebec, however, the minister of municipal affairs, which managed the funding envelopes of the Canada Building Fund, had its own criteria. The first criterion applied to water mains and sewers. The second was for economic facilities, and they did not include airports.

La grande problématique, sénateur Fox, c'est au niveau des infrastructures. La durée moyenne de vie d'une piste, par exemple, ou d'un tablier, c'est approximativement une dizaine d'années. Ces infrastructures ont été rénovées ou installées au début des années 1990 dans plusieurs cas. Donc, on parle d'installations qui sont entretenues et tout, mais il reste que la grosse problématique réside dans les infrastructures.

Le sénateur Fox : Ces infrastructures ont toutes été construites à un moment donné, dans le temps où il y avait un programme fédéral.

M. Robillard : Exactement. Très peu de municipalités ont les moyens de se payer des pistes pavées et équipées.

Le sénateur Fox : Dans le cas de la province de Québec, vous dites que c'est le gouvernement provincial qui n'a pas voulu que les petits aéroports soient éligibles au programme Chantiers Canada.

M. Robillard : Absolument.

Le sénateur Fox : Connaissant, comme vous et comme plusieurs membres de ce comité, la force des maires au Québec, est-ce que la Fédération des maires des municipalités du Québec a fait des pressions sur le gouvernement provincial pour rendre éligible ce genre de projet, à votre connaissance?

M. Robillard : J'ai rencontré le président de l'Union des municipalités du Québec, qui était le maire de Maniwaki à l'époque. Il ne l'est plus maintenant. Je dois vous avouer que l'importance des petits aéroports est méconnue, même de la part de l'UMQ et des différentes instances au Québec. C'est une cloche que l'on sonne de plus en plus. Il y a beaucoup de méconnaissance et les petits aéroports sont beaucoup laissés à eux-mêmes actuellement. Chacun des maires va pousser son projet auprès du gouvernement fédéral, auprès du gouvernement provincial. L'an dernier, par exemple, deux projets ont été financés.

Le premier, à l'aéroport de La Sarre, en Abitibi. Quand même, 1,8 million de dollars, ce n'est pas une grosse municipalité, La Sarre, mais quand même. C'est venu d'un fonds fédéral qui n'a rien à voir avec Chantiers Canada, mais c'était quand même le comté du ministre Cannon. Je ne trouve pas qu'il était très sensible à son aéroport, aussi. Le deuxième projet a été financé par un programme provincial. Maniwaki, c'était au fédéral, et La Sarre, au provincial.

Le gouvernement provincial finance également des projets par le biais de ce qu'ils appellent le Programme des infrastructures Québec-Municipalités qui est géré par la MAMROT, mais la grande problématique, c'est que Chantiers Canada, au gouvernement fédéral, ils ont dit aux petits aéroports et aux maires des municipalités : vous pouvez soumettre vos projets.

Chantiers Canada avait une provision pour les aéroports locaux et municipaux qui permettait de soumettre des projets pour la restauration des infrastructures. Les autres provinces au Canada en ont bénéficié. Mais, au Québec, le ministère des Affaires municipales, qui gérait des enveloppes de Chantiers Canada, avait ses propres critères. Le premier critère, c'étaient les aqueducs, les égouts. Le deuxième, c'étaient les installations à saveur économique et les aéroports n'y étaient pas.

At that time, I met with Minister Lessard of the Government of Quebec to make him aware of this issue because we are currently caught in the middle. We met with senior officials at the department of municipal affairs. They said: submit your projects; we will defend them on their merits, and we will try to find a program. Currently, I can tell you that we are really stuck between a rock and a hard place.

Senator Fox: You say there is currently no specific program at the federal or provincial level?

Mr. Robillard: No.

Senator Fox: All there is at the federal level is Canada Economic Development, which could conceivably fund an airport.

Mr. Robillard: That is a very good point. Canada Economic Development has funded certain expansion projects based on economic rationales, like the Trois-Rivières airport, for example. It received a grant from Canada Economic Development because it is an airport where the business maintains the aircraft that are assigned there; so there was an economic rationale. So Canada Economic Development nevertheless provides some funding, but it is not related to infrastructure rehabilitation; it is related to development.

Senator Fox: When the airports were devolved to the municipalities, there were no agreements with the provincial governments and municipalities under which the government would continue to assist in infrastructure development and rehabilitation?

Mr. Robillard: I will tell you frankly, because I worked on the airport devolution at Transport Canada; what was considered by the federal government was airports with passengers; the other airports were left to their own devices.

For the 27 airports in the national system, the problem does not arise because they generate enough revenue. The other airports with passengers have the ACAP. The remaining airports have been abandoned by Transport Canada.

Senator Fox: I assume a municipality wishing to open an airport will need Transport Canada's permission? Does it need permission from Quebec since it falls under that province's jurisdiction under the Constitution?

Mr. Robillard: That is a very good question. I doubt that a number have been built, but whatever. From a regulatory standpoint, this is exclusively a federal matter, coming within the purview of the Aeronautics Act. Not anyone who wants can establish an airport. You nevertheless have to meet standards, particularly zoning standards.

Senator Fox: Would the federal government require, for example, that the municipalities undertake to maintain a new airport in optimum condition?

Mr. Robillard: Yes, that is possible. It must be determined whether the municipalities can afford to fund those kinds of infrastructures.

À ce moment-là, j'ai rencontré le ministre Lessard du gouvernement du Québec pour le sensibiliser à cette problématique, parce que, actuellement, on est vraiment entre deux chaises. On a rencontré les hauts fonctionnaires du ministère des Affaires municipales. Ils ont dit : soumettez vos projets, on les défendra au mérite, puis on essaiera de trouver un programme. Actuellement, je peux vous dire que nous sommes vraiment, comme on dit en bon français, assis entre deux chaises.

Le sénateur Fox : Vous dites qu'il n'y a pas de programme spécifique en ce moment, ni du côté fédéral ni du côté provincial?

M. Robillard : Non.

Le sénateur Fox : Au fédéral, tout ce qu'il y a, c'est Développement économique Canada qui pourrait, conceptuellement, financer un aéroport.

M. Robillard : C'est un très bon point. Développement économique Canada a financé certains projets d'expansion basés sur des justifications économiques, comme l'aéroport de Trois-Rivières, par exemple. Elle a eu une subvention de Développement économique Canada parce que c'est un aéroport où l'entreprise entretient des aéronefs qui s'y sont installés, donc il y avait justification au plan économique. Donc, Développement économique Canada donne quand même certains financements, mais qui n'ont pas à voir avec la restauration des infrastructures; cela a à voir avec du développement.

Le sénateur Fox : Quand il y a eu dévolution des aéroports vers les municipalités, il n'y avait aucune entente avec les gouvernements provinciaux et les municipalités selon laquelle le gouvernement continuerait à aider au développement ou à la réfection des infrastructures?

M. Robillard : Je vais vous dire franchement, parce que j'ai travaillé à la dévolution des aéroports à Transports Canada, ce qui a été considéré par le gouvernement fédéral, ce sont les aéroports avec passagers; les autres aéroports étaient laissés à eux-mêmes.

Pour les 27 aéroports du réseau national, le problème ne se pose pas car on génère assez de revenu. Les autres aéroports avec passagers ont le PAIA. Ceux qui restent sont délaissés par Transports Canada.

Le sénateur Fox : Une municipalité qui désire ouvrir un aéroport aura besoin de la permission de Transports Canada, je présume? Aura-t-elle besoin d'une permission du Québec, étant donné qu'elle relève de cette province en vertu de la Constitution?

M. Robillard : C'est une très bonne question. Je doute qu'il s'en construise plusieurs, mais soit. Au niveau de la réglementation, cette question relève exclusivement du fédéral, dans le cadre de la Loi sur l'aéronautique. N'installe pas un aéroport qui veut. On doit tout de même remplir des normes, notamment en termes de zonage.

Le sénateur Fox : Le gouvernement fédéral exigerait-il, par exemple, que la municipalité s'engage à maintenir ce nouvel aéroport dans des conditions optimales?

M. Robillard : Oui, c'est possible. Il faut déterminer si les municipalités ont les moyens de financer de telles infrastructures.

Historically, these airports have been around for many years. You can ask yourself the question, for example, why in certain regions there are airports 50 kilometers away from, say, from Rouyn or Val d'Or. Those airports have been in existence for many years. If you try to close one, there will be an outcry of protest. We are dealing with a de facto situation.

I met with the mayors of those municipalities to determine whether they were just being capricious, whether those airports are important, or whether they continue to exist solely for private pilots to take off on weekends. It was confirmed for me that those airports are extremely important for business in those regions. Major businesses would not be in those regions without those airports. Consider the Canam Manac group in Saint-Georges de Beauce or Cascades, not far from the Victoriaville airport. You also have to consider medical evacuations and business uses.

In addition, these airports are not very far from Montreal. I worked as an airport manager in Baie-Comeau. I remember one time when there were forest fires and the airport was the only way out of Baie-Comeau, as the North Shore was served by only one road. Those airports play a very important role in Quebec.

Senator Housakos: How many of the 35 airports in Canada are used for commercial flights?

Mr. Robillard: Thirty-five. A certified airport receives regular passenger flights.

Senator Housakos: They receive private aircraft or commercial aircraft?

Mr. Robillard: Commercial.

Senator Housakos: Is that currently the case of Lachute or Drummondville?

Mr. Robillard: We are talking about certified airports.

Senator Housakos: There are 35 certified airports in Quebec that currently receive commercial flights?

Mr. Robillard: Under the regulations, regular air services are, by definition, scheduled commercial passenger flights.

Senator Housakos: Airports such as those in Rivière-du-Loup, Drummondville and Lachute are not included in the 35 certified airports?

Mr. Robillard: No. However, Gaspé is one of the 35 certified airports.

The Government of Quebec owns 24 airports. Most of those airports are certified because they have scheduled flights. Those airports are located in Ungava and across the province. Those airports are served by commercial flights and also by private flights. By definition, a certified airport must have regular passenger flights.

Senator Housakos: Do you agree that 35 regional airports is a few too many?

Historiquement, ces aéroports existent depuis de nombreuses années. On peut se poser la question, par exemple, pourquoi dans certaines régions on retrouve des aéroports à 50 kilomètres, par exemple, de Rouyn ou de Val d'Or. Ces aéroports existent depuis de nombreuses années. Si on essaie d'en fermer un, on se trouvera devant un tollé de protestations. Nous sommes devant une situation de faits.

J'ai rencontré les maires de ces municipalités pour savoir s'il s'agit de caprices, si ces aéroports sont importants ou s'ils ne demeurent que pour des pilotes privés qui s'envolent la fin de semaine. On m'a confirmé que ces aéroports sont extrêmement importants pour les affaires dans ces régions. D'importantes entreprises ne seraient pas dans ces régions sans ces aéroports. On peut penser au groupe Canam Manac, à Saint-Georges de Beauce ou à Cascades non loin de l'aéroport de Victoriaville. Il faut considérer également les évacuations médicales et le rayonnement des affaires.

Et encore, ces aéroports ne sont pas bien loin de Montréal. J'ai travaillé à Baie-Comeau comme directeur d'aéroport. Je me souviens d'une époque où il y avait eu des feux de forêts, l'aéroport était la seule porte d'entrée de Baie-Comeau, la Côte-Nord n'étant desservie que par une route. Ces aéroports jouent un rôle capital au Québec.

Le sénateur Housakos : Des 35 aéroports au Québec, combien sont utilisés pour des vols commerciaux?

M. Robillard : Trente-cinq. Un aéroport certifié reçoit des vols réguliers de passagers.

Le sénateur Housakos : Ils accueillent des avions privés ou des avions commerciaux?

M. Robillard : Commerciaux.

Le sénateur Housakos : Est-ce le cas de Lachute ou Drummondville présentement?

M. Robillard : On parle d'aéroports certifiés.

Le sénateur Housakos : On retrouve 35 aéroports certifiés au Québec qui, présentement, accueillent des vols commerciaux?

M. Robillard : Les services aériens réguliers, par définition, en vertu de la réglementation, sont des vols commerciaux cédulés avec passagers.

Le sénateur Housakos : Des aéroports comme ceux de Rivière-du-Loup, Drummondville et Lachute ne sont pas inclus dans les 35 aéroports certifiés?

M. Robillard : Non. Toutefois, Gaspé est incluse dans les 35 aéroports certifiés.

Le gouvernement du Québec est propriétaire de 24 aéroports. La plupart de ces aéroports sont certifiés car ils ont des vols cédulés. Ces aéroports sont situés dans l'Ungava et un peu partout. Ces aéroports sont desservis par des vols commerciaux et aussi des vols privés. Par définition, un aéroport certifié doit avoir des vols réguliers de passagers.

Le sénateur Housakos : Est-ce que vous convenez que 35 aéroports régionaux, c'est un peu trop?

Mr. Robillard: I am going to give you my personal feeling on that. As I said, Quebec is a big place. Airports play a vital role in opening up Quebec's remote regions. There are a lot of remote regions in Quebec. I mentioned Drummondville and Victoriaville, which are located between Montreal and Quebec City. In those cases, you have to consider other economic aspects. However, some airports open up the territory of Quebec. Without those airports, passengers would not be able to travel to the major centres such as Montreal and Quebec City, and that would have an enormous impact from a health, safety and economic standpoint.

Canada is different from Europe, and from the United States to a certain degree, and Quebec even more. It is important that these airports be served by regular passenger flights, even if they are not profitable, otherwise the economic, human and social impact will be enormous.

[English]

Senator Johnson: Could you explain to me a little more clearly the provincial aspect in terms of the financing? You said that Quebec is unique in this respect compared to other provinces. Could you elaborate on that for the committee?

Mr. Robillard: Quebec is different because we have a government that has a different law than the rest of Canada. That creates a problem.

When there is a federal program, such as the Canada Building Fund program, all the other provinces can subscribe to that program, if there are criteria for airports, for example, and obtain the money from that program.

In Quebec, a municipality or an airport, for example, cannot get a grant from the federal government without passing through the provincial government which, in turn, will decide whether they will grant that money to the airport. This is done, for example, for ACAP, by decree.

With the ACAP program, all the other provinces have their money and their projects have been implemented whereas, in Quebec, we are still waiting. There is discussion between the federal and provincial governments and we do not yet have that decree. We are losing time and energy.

Senator Johnson: How long will this wait be?

Mr. Robillard: We are talking about a month still. We are pushing this issue, but it is really an issue that is over my head. I can only give you my impression. I think that the federal government cannot give money directly to a municipality. That is the law. That is the way it operates.

Senator Johnson: You have so many airports, as you mentioned to my colleague, and so this must be holding things up in a major way, increasingly.

M. Robillard : Je vais vous exprimer mon sentiment personnel à cet égard. Comme je l'ai indiqué, le Québec est un grand territoire. Les aéroports jouent un rôle vital pour ouvrir les régions isolées du Québec. On retrouve beaucoup de régions isolées au Québec. Je parlais de Drummondville et de Victoriaville, qui sont situés entre Montréal et Québec. Dans ces cas, on doit considérer d'autres aspects économiques. Toutefois, certains aéroports ouvrent le territoire du Québec. Sans ces aéroports, les passagers ne pourraient se rendre dans les grands centres comme Montréal et Québec, et cela aurait un impact énorme aux points de vue santé, sécurité et économique.

Le Canada est différent de l'Europe, et des États-Unis jusqu'à un certain point, et le Québec encore plus. Il est important que ces aéroports soient desservis par des vols réguliers de passagers, même si ce n'est pas rentable, sinon l'impact économique, humain et social sera énorme.

[Traduction]

Le sénateur Johnson : Pourriez-vous m'expliquer un peu plus clairement l'aspect provincial du financement? Vous avez dit que la situation du Québec est particulière, si on la compare à celle des autres provinces. Pourriez-vous nous en dire davantage?

M. Robillard : Le Québec est différent parce que nous avons un gouvernement qui a un régime juridique différent de celui du reste du Canada. Cela pose problème.

Lorsqu'il y a un programme, par exemple, le programme Chantiers Canada, toutes les autres provinces peuvent y participer s'il y a des critères pour les aéroports et obtenir des fonds dans le cadre de ce programme.

Au Québec, une municipalité ou un aéroport, par exemple, ne peut obtenir de subvention du gouvernement fédéral sans passer par le gouvernement provincial qui, à son tour, décidera s'il accordera les fonds à l'aéroport. Cela se fait par décret, comme dans le cas du PAIA.

Dans le cadre du PAIA, toutes les autres provinces ont touché leur argent et leurs projets ont été mis en œuvre, tandis qu'au Québec, nous attendons toujours. Il y a des discussions entre le fédéral et les gouvernements provinciaux et nous n'avons toujours pas ce décret. Nous perdons temps et énergie.

Le sénateur Johnson : Combien de temps devrez-vous attendre?

M. Robillard : Nous parlons d'un autre mois. Nous cherchons à presser le rythme, mais c'est un dossier qui ne relève pas de moi. Je ne puis que vous donner mes impressions. Je crois que le gouvernement fédéral ne peut verser d'argent directement à une municipalité. C'est la loi. C'est la façon dont les choses fonctionnent.

Le sénateur Johnson : Vous comptez plusieurs aéroports et, comme vous l'avez mentionné à mon collègue, cette situation doit créer des retards considérables, qui vont en s'accroissant.

Mr. Robillard: ACAP is mainly for runways and for equipment on runways. For example, we have Mont-Joli Airport, which needs snow blowers. Winter will be over and they will get their snow blowers. That is the situation.

Senator Johnson: It is not shovels, I suppose.

Mr. Robillard: The snow will have melted, and it will be that way. The situation is a bit sad but it is the way we operate.

Senator Johnson: In your opinion, what should the rent policy be for the international airports?

Mr. Robillard: It should at least be diminished, and it really should be eliminated. There are two reasons. As I said to Senator Meredith, major airports are extremely expensive to operate.

Senator Johnson: We know that.

Mr. Robillard: Second, if the airports make money, everyone around them makes money. Dorval, Toronto and Vancouver airports generate a lot of growth in their regions. This rent is really a burden for the profitability of these airports.

Senator Johnson: This is a common view amongst almost all of our witnesses.

Mr. Robillard: Also, we are the only country in the world with this.

Senator Johnson: I know.

Mr. Robillard: I worked for IATA, International Air Transport Association, with African countries, et cetera, as a consultant. They are following the same route as Canada did. Governments used to operate the airport; now they have airport authorities, but they are not imposing rents.

Senator Johnson: That has to go, and also the new regulations you are recommending as well, the simplified regulations for these airports, regional and municipal. Is it too complicated now?

Mr. Robillard: Absolutely. Now, when they design a regulation, they are designing for a major airport, but they are applying it to smaller airports.

As I said to Senator Meredith, Transport Canada is now more open to simplifying, but the message I want to convey to you tonight is that they must speak to each other. Someone should tell the Minister of Transport; I spoke to his head of cabinet about that and he agreed they should speak together and let us finish SMS and do security after or phase it in, in some way.

It is important for you to understand that Transport Canada used to give support for training; it is gone. Right now, it is our association in Quebec that organizes all the training for SMS. People from all across the airports in Quebec come to Montreal

M. Robillard : Le PAIA vise principalement les pistes d'atterrissage et l'équipement pour les pistes. Par exemple, l'aéroport de Mont-Joli a besoin de souffleuses. L'hiver sera bientôt terminé et l'aéroport obtiendra ses souffleuses. Telle est la situation.

Le sénateur Johnson : Ce ne sont pas des pelles, je suppose.

M. Robillard : La neige aura fondu et ainsi iront les choses. C'est triste, mais c'est la façon dont nous fonctionnons.

Le sénateur Johnson : À votre avis, quel devrait être la politique des loyers pour les aéroports internationaux?

M. Robillard : À tout le moyen, le loyer devrait être réduit et il devrait même être éliminé. Il y a deux raisons à cela. Comme je l'ai dit au sénateur Meredith, les grands aéroports sont extrêmement coûteux à exploiter.

Le sénateur Johnson : Nous le savons.

M. Robillard : Deuxièmement, si les aéroports font de l'argent, tous ceux qui gravitent autour des aéroports font aussi de l'argent. Les aéroports de Dorval, de Toronto et de Vancouver génèrent beaucoup de croissance dans leurs régions respectives. Le loyer est un fardeau pour la rentabilité de ces aéroports.

Le sénateur Johnson : C'est là un point de vue commun chez la plupart de nos témoins.

M. Robillard : De même, nous sommes le seul pays au monde ayant une telle approche.

Le sénateur Johnson : Je sais.

M. Robillard : J'ai travaillé pour l'IATA, l'Association du transport aérien international, avec des pays africains, notamment à titre de consultant. Ces pays suivent la même voie que le Canada a suivie. Les gouvernements étaient autrefois les exploitants des aéroports et aujourd'hui les exploitants sont des autorités aéroportuaires, mais aucun pays n'impose de loyer.

Le sénateur Johnson : Cette notion doit disparaître de même que la nouvelle réglementation que vous recommandez, la réglementation simplifiée pour ces aéroports, régionaux et municipaux. Est-elle trop compliquée maintenant?

M. Robillard : Absolument. Aujourd'hui, quand on élabore un règlement, on le fait en fonction d'un aéroport majeur, mais on l'applique aussi à des aéroports plus petits.

Comme je l'ai dit au sénateur Meredith, Transports Canada est plus ouvert à la simplification, mais le message que je veux vous laisser ce soir est que les services doivent se parler entre eux. Quelqu'un devrait le dire au ministre des Transports. J'ai parlé à son chef de cabinet à ce sujet, et il a convenu qu'il en parlerait avec le ministre et qu'on nous laisserait terminer le système de gestion de la sécurité et qu'ensuite on s'occuperait de la sécurité ou qu'on le ferait de manière progressive, d'une façon ou de l'autre.

Il est important que vous compreniez que Transports Canada avait l'habitude de contribuer à la formation. Ce soutien n'existe plus. À l'heure actuelle, c'est notre association au Québec qui organise toute la formation pour le système de gestion de la

and Quebec. The provincial government gave us money so we could train all the airport managers and airport supervisors for that new federal regulation. We organized it.

As I am saying, at least if Transport Canada does not help us in training, they should introduce the regulations reasonably. Do you understand my point?

Senator Johnson: Yes, I do.

The Chair: Before I start the second round, I would like to remind our audience that the committee is currently studying emerging issues related to the Canadian airline industry. Appearing before the committee this evening is Denis Robillard from the Québec Airport Council.

[*Translation*]

Our committee refers from time to time to MTV. This means the airports of Montreal, Toronto and Vancouver, which together represent nearly 75 per cent of passenger operations in Canada. Should the government not consider those three airports and the other 26 as falling into two separate categories, without trying to adjust the same regulations for all?

Mr. Robillard: I entirely agree with you. That is what is happening with the airlines. The situations of the large and small carriers are different. Montreal, Toronto and Vancouver should be handled separately. The issues are different.

[*English*]

Senator Meredith: My colleague just talked to you about the elimination of rents. If they were eliminated, would there still be a need for you to tap into an ACAP-type program? The two presenters yesterday talked about \$75 million that they would need for improvements to their airports. You talk about another \$50 million; that is \$125 million. If there were recommendations made and the federal government decided to eliminate the rents, would there still be a need to tap into an ACAP-type program?

Second, my colleague also mentioned the loss of passengers to the American airports. What are you doing to minimize the loss of passengers to the border airports in terms of the groups of airports that you have authority over? Again, consumers are looking, Mr. Robillard, for affordable air travel. I understand the geography of Quebec and in terms of the terrain, where you indicated in your report that they are not connected by rail or road, air transport is vital.

I always look at this from a businessman's standpoint in terms of how I can reduce some of my internal costs. Are there opportunities for some of these airports to merge to create some

sécurité. Les gens de tous les aéroports du Québec se rendent à Montréal et à Québec. Le gouvernement provincial nous a donné des fonds pour que nous puissions assurer la formation des gestionnaires et des superviseurs des aéroports en fonction de la nouvelle réglementation fédérale. Nous avons organisé tout cela.

Comme je le disais, si Transports Canada ne nous aide plus pour la formation, il devrait procéder à une mise en application progressive de la réglementation. Est-ce que vous comprenez bien mon point de vue?

Le sénateur Johnson : Oui, je comprends.

Le président : Avant de passer à la deuxième période de questions, je tiens à rappeler à notre auditoire que notre comité étudie présentement les nouveaux enjeux liés au secteur canadien du transport aérien. Ce soir, nous entendons un témoin qui représente le Conseil des aéroports du Québec, M. Denis Robillard.

[*Français*]

Notre comité fait référence à l'occasion aux MTV. Il s'agit des aéroports de Montréal, Toronto et Vancouver, qui représentent à eux seuls près de 75 p. 100 des opérations de passagers au Canada. Le gouvernement ne devrait-il pas considérer ces trois aéroports et les 26 autres comme deux catégories à part sans tenter d'adapter la même réglementation à tous?

M. Robillard : Je suis tout à fait d'accord avec vous. Au plan des transporteurs aériens, c'est ce qui se passe. Les réalités sont différentes entre les gros et les petits transporteurs. Montréal, Toronto et Vancouver devraient être traités à part. Les problématiques sont différentes.

[*Traduction*]

Le sénateur Meredith : Mon collègue vient de vous parler de l'élimination des loyers. Si les loyers étaient éliminés, serait-il toujours nécessaire pour vous d'adhérer à un programme du type PAIA? Les deux témoins que nous avons entendus hier ont dit qu'ils auraient besoin d'environ 75 millions de dollars pour des améliorations à leurs aéroports. Vous ajoutez un autre 50 millions de dollars, ce qui fait un total de 125 millions de dollars. Si des recommandations étaient faites et que le gouvernement fédéral décidait d'éliminer les loyers, faudrait-il toujours avoir recours à un programme de type PAIA?

Deuxièmement, mon collègue a également mentionné la perte de passagers au profit d'aéroports américains. Que faites-vous pour minimiser cette perte de passagers au profit d'aéroports frontaliers du point de vue du groupe d'aéroports dont vous avez la responsabilité? Je le répète, M. Robillard, les consommateurs cherchent des tarifs aériens abordables. Je comprends les caractéristiques géographiques du Québec lorsque vous mentionnez dans votre rapport que les aéroports ne sont pas reliés par chemin de fer ou par route et que dans ces cas le transport aérien est vital.

J'envisage toujours cette question d'un point de vue d'affaires en me demandant comment je puis réduire certains de mes coûts internes. Y a-t-il des possibilités pour que ces aéroports

sort of a larger airport for freight and passenger transport, thus reducing some of these costs? There are three questions there.

Mr. Robillard: I will try to come back to the first question. Rents and ACAP are two things because rents are really for the 26 airports. If you would eliminate rents for these airports, I do not see what impact it would have on ACAP for the regional airports, because these are two different realities. You are talking about major businesses. These 26 airports are huge corporations, airport authorities. ACAP is really for regional airports that were given to municipalities by Transport Canada. If these regional airports do not have access to a program like ACAP, they will eventually — not disappear, but have a lot of problems. It will be a tragedy in Canada.

Your second question was about airport competition. There is not much we can do. Plattsburgh and Burlington are private industries and are offering opportunities and cutting prices. They are like little pirates, really. What can we do?

Senator Meredith: They are hijacking your passengers?

Mr. Robillard: They are hijacking our passengers. I think ADM, Aéroports de Montréal-Trudeau — and Jean-Lesage are their competition and some other airports are also trying to offer flights to the South. They are doing their best to offer the best product possible.

For example, now you have from Val d'Or and Sept-Îles direct flights to Cuba and the Dominican Republic. These are new products. They are offered at a good price so people do not have to go to Montreal to take another plane to the Dominican Republic. These are direct flights.

We are all doing our best. It is a business world. I invite these people from Plattsburgh and Burlington to our convention each year because I think they are bright. They are offering good products. Why should people cross the border to go there? It is because they are offering something better. It is not my role as the Québec Airport Council to do business for the airport. It is the airport manager's responsibility.

I think these guys have good ideas and we have to learn from them.

[Translation]

Senator Fox: My question is in the same vein as those of Senators Johnson and Meredith. It concerns the rent policy. When we talk about that, we are talking about the competitive aspect and about competitiveness among airports.

For example, I believe that Montrealers are hostages to Trudeau airport, and I do not know whether it is a large number, but some people perhaps travel to Plattsburg or Burlington. Moreover, if you look a little more to the west, to Vancouver, we

fusionnent afin de créer une espèce d'aéroport plus grand pour le transport de marchandises et de passagers, ce qui permettrait de réduire les coûts? Ce sont là mes trois questions.

M. Robillard : Je vais tenter de revenir à la première question. Les loyers et le PAIA sont deux choses différentes parce que les loyers visent les 26 aéroports. Si vous pouviez éliminer le loyer de ces aéroports, je ne vois pas quelles pourraient être les répercussions sur un PAIA pour les aéroports régionaux, parce que ce sont deux notions complètement différentes. Vous parlez de grandes entreprises. Ces 26 aéroports sont des entreprises considérables, ce sont des autorités aéroportuaires. Le PAIA s'applique vraiment aux aéroports régionaux qui ont été cédés aux municipalités par Transports Canada. Si ces aéroports régionaux n'ont pas accès à un programme comme le PAIA, ils ne disparaîtront peut-être pas, mais ils éprouveront bien des problèmes. Ce serait une tragédie pour le Canada.

Votre deuxième question porte sur la concurrence aéroportuaire. Il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire. Les aéroports de Plattsburgh et Burlington sont des entreprises privées et à ce titre, ils offrent des opportunités et coupent les prix. En vérité, ils sont comme des petits pirates. Que pouvons-nous faire?

Le sénateur Meredith : Ils piratent vos passagers?

M. Robillard : Ils piratent nos passagers. Je pense que ADM, c'est-à-dire Aéroports de Montréal-Trudeau, et Jean-Lesage leur font concurrence et quelques autres aéroports tentent également d'offrir des vols vers le Sud. Tous ces aéroports font de leur mieux pour offrir le meilleur produit possible.

Par exemple, on offre maintenant des vols en partance de Val d'Or et de Sept-Îles à destination de Cuba et de la République dominicaine. Ce sont de nouveaux produits. Les vols sont offerts à bon prix afin que les gens n'aient pas à se rendre à Montréal pour prendre un autre avion à destination de la République dominicaine. Ce sont des vols directs.

Nous faisons tous de notre mieux. C'est un monde commercial. J'invite les gens de Plattsburgh et de Burlington à notre congrès chaque année parce que je suis persuadé qu'ils sont intelligents. Ils offrent de bons produits. Pourquoi nos voyageurs devraient-ils franchir la frontière pour aller chez eux? C'est parce qu'on leur offre quelque chose de mieux. Ce n'est pas mon rôle en tant que membre du Conseil des aéroports du Québec de faire des affaires au nom d'un aéroport. C'est à la direction de l'aéroport qu'incombe cette responsabilité.

Je pense que ces gens ont de bonnes idées et que nous devons apprendre d'eux.

[Français]

Le sénateur Fox : Ma question serait dans la même veine que celle des sénateurs Johnson et Meredith. Elle a trait à la politique relative aux loyers. Quand on parle de cela, on parle de l'aspect concurrentiel et de la compétitivité des aéroports entre eux.

Je trouve, par exemple, que les Montréalais sont plutôt otages de l'aéroport Trudeau et, je ne sais pas si c'est un nombre important, mais il y a peut-être des personnes qui se rendent à Plattsburg ou Burlington. Si on regarde par ailleurs un peu plus à

see another large airport to the south, in Seattle, which competes with Vancouver airport. One witness who appeared last week said that, as a result of higher fares in Vancouver, one passenger on a flight from London to Seattle via Vancouver went down to Seattle and paid less than a passenger getting off in Vancouver, even though it is not as far. Are any major airports making a big effort to drum up tourist business? I cannot imagine Boston competing with Montreal or New York. When you mention Plattsburg and Burlington, that seems negligible to me.

Mr. Robillard: You are partly right. That might have been a bad example. That is a secondary argument.

You are absolutely right. I admit it. The big problem is nevertheless a major burden for the management of Aéroports de Montréal, which has had to finance the renovation, which cost hundreds of millions of dollars, and to issue shares in order to finance itself. And the federal government's rents are in addition to that. Another point I did not mention is the taxes paid to the City of Montreal for Pierre-Elliott-Trudeau airport, which are enormous. If you look at all those charges: rehabilitating infrastructure, expanding the airport, federal government rent, municipal taxes, you are right, Burlington and Plattsburg are not a big problem. That is something I wanted to point out. That is much truer for Seattle and Vancouver, but airports are in competition around the world. It is not just with our neighbours 500 kilometers away; it is also going on around the world. With today's connections, the world is getting smaller and smaller. So this situation exists only in Canada. So why?

Senator Fox: The fact that there are high rents at the MTVs, Montreal, Toronto and Vancouver, means that downward pressure is being exercised by the Aéroports de Montréal, for example, to recover rents. I assume a lot of people are unhappy, that it is those who operate businesses in the airport terminals. I assume that the carriers probably pay substantially higher landing fees at the MTV airports and elsewhere and that that in turn puts on pressure for higher individual passenger transportation fees. Is that part of the problem?

Mr. Robillard: Absolutely. Ultimately, someone always has to pay. These rents are passed on to all kinds of people, to passengers and to the people who operate the businesses at the airport, to the people who lease land to the airports, to the airlines. So ultimately, competition goes on at the international level as well, not just in Canada or the United States.

Senator Fox: Would your main argument be that, if rents were lower, that would enable ADM, Aéroports de Montréal, to generate higher revenue and profits and to reinvest in infrastructure?

Mr. Robillard: Absolutely.

l'Ouest, à Vancouver, on retrouve plus au sud un autre gros aéroport, celui de Seattle, qui est en concurrence avec celui de Vancouver. Un témoin qui a comparu la semaine dernière disait qu'à cause des frais plus élevés à Vancouver, un passager, sur un vol de Londres à Seattle via Vancouver qui descendait à Seattle payait moins cher que le passager qui descendait à Vancouver, même si c'est moins loin. Est-ce qu'il y a des aéroports importants qui vont chercher des affaires au plan touristique de façon importante? Je ne peux pas imaginer Boston en concurrence avec Montréal ou New York. Lorsque vous parlez de Plattsburg et de Burlington, cela me semble être négligeable.

M. Robillard : Vous avez un peu raison. C'était peut-être un mauvais exemple. C'est un argument secondaire.

Vous avez absolument raison. Je l'admets. Le gros problème, c'est quand même un fardeau important pour la gestion de Aéroports de Montréal, qui a dû financer toute la rénovation qui a coûté des centaines de millions de dollars et émettre des actions pour réussir à se financer. Et on ajoute les loyers du gouvernement fédéral. Un autre point dont je n'ai pas parlé, ce sont les taxes à la Ville de Montréal pour l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, qui sont énormes. Si on regarde toutes ces charges, soit rénover les infrastructures, agrandir l'aéroport, le loyer du gouvernement fédéral, les taxes du municipal, vous avez raison, Burlington et Plattsburg, ce n'est pas un gros problème. C'est quelque chose que je voulais mettre en lumière. C'est beaucoup plus vrai pour Seattle et Vancouver. Mais les aéroports sont en compétition à travers le monde. Ce n'est pas juste avec nos voisins à 500 kilomètres, c'est aussi à travers le monde. Avec les connexions maintenant, le monde est de plus en plus petit. Alors cette réalité existe seulement au Canada. Alors pourquoi?

Le sénateur Fox : Le fait qu'on ait des loyers élevés dans les MTV, Montréal, Toronto et Vancouver, veut dire qu'il y a une pression vers le bas par Aéroports de Montréal par exemple, pour récupérer les loyers. Je présume qu'il y a une foule de gens qui sont malheureux. Qu'il s'agisse de ceux qui opèrent des commerces à l'intérieur des aéroports. Je présume que les transporteurs aériens paient probablement des frais d'atterrissage substantiellement supérieurs dans les aéroports tant MTV qu'ailleurs et que cela, à son tour, met une pression pour avoir des frais de transports individuels pour les passagers plus élevés. Cela fait-il partie de la problématique?

M. Robillard : Absolument. Quelqu'un doit toujours payer au bout de la ligne. Ces loyers sont refilés à toutes sortes de personnes, aux passagers et aux gens qui exploitent des commerces à l'aéroport, aux gens qui louent des terrains à aux aéroports, aux compagnies aériennes. Ultimement, la compétitivité se passe aussi à l'international, pas juste au Canada ou aux États-Unis.

Le sénateur Fox : Votre thèse principale serait-elle que si les loyers étaient plus bas, cela permettrait à ADM, Aéroport de Montréal, d'avoir des revenus et des profits plus élevés et pourrait réinvestir dans les infrastructures?

M. Robillard : Absolument.

[English]

Senator Mercer: As a suggestion, perhaps we could ask Mr. Robillard to do us a favour and, via the clerk, send us a complete list of the airports in Quebec by category. He said that 35 offer passenger service, et cetera.

Mr. Robillard: Do you want a complete list of the airports?

Senator Mercer: Yes. We all have an idea of the geography but, when the airports are listed by category, it is easier to understand.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Robillard. You need only forward that to the committee clerk.

Mr. Robillard, thank you for being here with us today.

[English]

The next meeting is Tuesday, February 13, when we will hear from the Canadian Border Services Agency. They have many fans around this table.

(The committee adjourned.)

[Traduction]

Le sénateur Mercer : À titre de suggestion, peut-être pourrions-nous demander à M. Robillard de nous rendre service et de nous envoyer, par l'entremise de la greffière, la liste complète des aéroports du Québec, par catégorie. Il a dit que 35 aéroports offraient des services de passager, et ainsi de suite.

M. Robillard : Voulez-vous avoir une liste complète des aéroports?

Le sénateur Mercer : Oui. Nous avons tous une bonne idée de la disposition géographique, mais lorsque les aéroports sont énumérés par catégorie, cela est plus facile à comprendre.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Robillard. Vous n'avez qu'à transmettre cela à la greffière du comité.

Monsieur Robillard, je vous remercie de votre présence parmi nous aujourd'hui.

[Traduction]

La prochaine rencontre est prévue pour le mardi 13 février, alors que nous entendrons des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada. L'agence compte plusieurs admirateurs autour de cette table.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Wednesday, February 2, 2011

British Columbia Aviation Council (by video conference):

Jamie Molloy, Director.

Tuesday, February 8, 2011

Fredericton International Airport Authority Inc.:

David Innes, President and Chief Executive Officer.

Charlottetown Airport Authority Inc.:

Doug Newson, Chief Executive Officer.

Wednesday, February 9, 2011

Québec Airport Council:

Denis Robillard, Director General.

TÉMOINS

Le mercredi 2 février 2011

British Columbia Aviation Council (par vidéoconférence) :

Jamie Molloy, directeur.

Le mardi 8 février 2011

Autorité aéroportuaire internationale de Fredericton Inc. :

David Innes, président-directeur général.

Administration de l'aéroport de Charlottetown Inc. :

Doug Newson, directeur général.

Le mercredi 9 février 2011

Conseil des aéroports du Québec :

Denis Robillard, directeur général.