

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, September 25, 2012
Tuesday, October 16, 2012
Wednesday, October 17, 2012

Issue No. 11

*Twenty-fifth, twenty-sixth and
twenty-seventh meetings on:*
The emerging issues related to the
Canadian airline industry

WITNESSES:
(See back cover)

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

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 25 septembre 2012
Le mardi 16 octobre 2012
Le mercredi 17 octobre 2012

Fascicule n° 11

*Vingt-cinquième, vingt-sixième et
vingt-septième 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 Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Stratton (*October 19, 2012*).

The Honourable Senator Mercer replaced the Honourable Senator Jaffer (*October 18, 2012*).

The Honourable Senator Stratton replaced the Honourable Senator Housakos (*October 17, 2012*).

The Honourable Senator Jaffer replaced the Honourable Senator Mercer (*October 17, 2012*).

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Martin (*September 24, 2012*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

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

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Stratton (*le 19 octobre 2012*).

L'honorable sénateur Mercer a remplacé l'honorable sénateur Jaffer (*le 18 octobre 2012*).

L'honorable sénateur Stratton a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 17 octobre 2012*).

L'honorable sénateur Jaffer a remplacé l'honorable sénateur Mercer (*le 17 octobre 2012*).

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 24 septembre 2012*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, September 25, 2012
(32)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger and Verner, P.C. (11).

In attendance: Alexandre Lavoie, 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, June 15, 2011, the committee continued its consideration on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

Colin Stacey, Acting Director General, Air Policy;
Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Services Policy;
Natalie Bossé, Director General, Airport and Port Programs.

Mr. Stacey made an opening statement and, together with Mr. Dawson and Ms. Bossé, answered questions.

At 10:27 a.m., the committee suspended.

At 10:30 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 10:33 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 25 septembre 2012
(32)

[*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 Boivenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger et Verner, C.P. (11).

Également présent : Alexandre Lavoie, 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 15 juin 2011, le comité poursuit son étude des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Transports Canada :

Colin Stacey, directeur général intérimaire, Politique aérienne;
Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et services de navigation aérienne;
Natalie Bossé, directrice générale, Programmes aéroportuaires et portuaires.

M. Stacey fait un exposé puis, avec M. Dawson et Mme Bossé, répond aux questions.

À 10 h 27, la séance est suspendue.

À 10 h 30, conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, la séance reprend à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 10 h 33, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, October 16, 2012
(33)

[English]

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

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

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

Air Transport Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;
Les Aalders, Executive Vice President;
Wayne Gouveia, Vice President, Commercial General Aviation.

Exchange Income Corporation:

Michael Pyle, President and Chief Executive Officer;
Adam Terwin, Chief Financial Officer.

Mr. McKenna and Mr. Pyle each made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

At 10:48 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 17, 2012
(34)

[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 Boisvenu, Dawson, Doyle, Greene, Jaffer, MacDonald, Merchant, Stratton, Unger, Verner, P.C. and Zimmer (11).

OTTAWA, le mardi 16 octobre 2012
(33)

[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 Stephen Greene (*vice-président*).

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

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, le comité poursuit son 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° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et chef de la direction;
Les Aalders, vice-président principal;
Wayne Gouveia, vice-président, Aviation générale commerciale.

Exchange Income Corporation :

Michael Pyle, président et chef de la direction;
Adam Terwin, chef de la direction financière.

M. McKenna et M. Pyle font chacun un exposé puis, avec les autres témoins, répondent aux questions.

À 10 h 48, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 17 octobre 2012
(34)

[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 Boisvenu, Dawson, Doyle, Greene, Jaffer, MacDonald, Merchant, Stratton, Unger, Verner, C.P., et Zimmer (11).

In attendance: Alexandre Lavoie, 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, June 15, 2011, the committee continued its consideration on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESS:

Northern Air Transport Association:

Stephen Nourse, Executive Director.

Mr. Nourse made an opening statement and answered questions.

At 7:30 p.m., the committee suspended.

At 7:32 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 7:35 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Également présent : Alexandre Lavoie, 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 15 juin 2011, le comité poursuit son étude des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Northern Air Transport Association :

Stephen Nourse, directeur exécutif.

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

À 19 h 30, la séance est suspendue.

À 19 h 32, conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, la séance reprend à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 35, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, September 25, 2012

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

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

[*English*]

The Chair: This morning we are continuing our study on the Canadian airline industry. Over the coming weeks the committee will focus its attention specifically on northern and regional issues.

Appearing before us today from Transport Canada are Colin Stacey, Acting Director General, Air Policy; and Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Services Policy.

Mr. Stacey and Mr. Dawson, thank you for taking the time to talk to us. The floor is yours. Just to be clear, I have no conflict of interest. I do not know Mr. Dawson.

Colin Stacey, Acting Director General, Air Policy, Transport Canada: Thank you for this opportunity to provide an overview of Transport Canada's general approach to air transport in Northern Canada. The purpose of this presentation is to explain Transport Canada's roles and responsibilities with regard to the North and to aviation specifically. There is a fair amount of detail in the presentation you have before you, so in the interest of time, I will stick to the high points.

As you know, the North is of growing interest to a broad range of players and stakeholders. The federal government's interest has evolved and grown in recent years through, for example, Canada's Northern Strategy, in 2009; Canada's Arctic Foreign Policy, in 2010; and Canada's Economic Action Plan, in 2012, which included a focus on responsible resource development in the North.

Three key factors have been identified as drivers of change in the North. I am looking at slide 4 now. These factors obviously have impacts beyond transportation, but I am focusing specifically on transportation here. First, there are the effects of climate change, which are leading to a requirement to adapt the northern transportation system. Second, there are global trends, such as economic growth in emerging economies, which is increasing demand for natural resources and creating subsequent exploration and extraction opportunities in the North and impacts on transportation. Last, there are domestic and regional trends, including changing demographics in the North.

Many departments and agencies are involved in the implementation of federal policies and programs in the North, each with its specific focus. In some instances, the activities of

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 25 septembre 2012

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

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

[*Traduction*]

Le président : Nous poursuivons ce matin notre étude sur le secteur canadien du transport aérien. Au cours des prochaines semaines, le comité se concentrera sur les questions touchant le Nord et les régions.

Nous recevons aujourd'hui deux représentants de Transports Canada : Colin Stacey, directeur général intérimaire, Politique aérienne, et Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et services de navigation aérienne.

Monsieur Stacey, monsieur Dawson, merci de prendre le temps de nous rencontrer. La parole est à vous. Je tiens à préciser que je ne suis pas en conflit d'intérêts : je ne connais pas M. Dawson.

Colin Stacey, directeur général intérimaire, Politique aérienne, Transports Canada : Merci de nous permettre de vous donner un aperçu de l'approche générale adoptée par Transports Canada en ce qui touche le transport aérien dans le Nord du pays. Au cours de notre exposé, nous vous expliquerons les rôles et les responsabilités de Transports Canada à l'égard du Nord et du transport aérien. Les diapositives que vous avez devant vous sont très détaillées; par souci de brièveté, je vais m'en tenir aux points saillants.

Comme vous le savez, des intervenants de toutes sortes s'intéressent de plus en plus au Nord. Depuis quelques années, le gouvernement fédéral porte une attention grandissante à la région, notamment avec la Stratégie pour le Nord du Canada adoptée en 2009, la politique étrangère du Canada pour l'Arctique de 2010 et le Plan d'action économique du Canada de 2012, qui comprend un volet sur le développement responsable des ressources dans le Nord.

Passons à la quatrième diapositive. Il y a trois facteurs de changement principaux dans le Nord. Bien sûr, ces facteurs n'influent pas seulement sur le transport, mais c'est l'aspect sur lequel je vais me concentrer. Premièrement, il y a les conséquences du changement climatique, qui poussent le besoin d'adapter le réseau de transport dans le Nord. Deuxièmement, les tendances mondiales : donnons comme exemple la croissance économique des économies émergentes, qui augmente la demande en ressources naturelles et, conséquemment, crée des occasions d'exploration et d'exploitation dans le Nord, ce qui a une incidence sur le transport. Troisièmement, mentionnons les tendances nationales et régionales, y compris les changements démographiques dans le Nord.

De nombreux ministères et organismes participent à la mise en œuvre de différents programmes et politiques fédéraux ciblés dans le Nord. Dans certains cas, il est possible que les activités d'autres

departments other than Transport Canada may have a direct impact on transportation, including by way of demand for services. One example is the Nutrition North Program headed by Aboriginal Affairs and Northern Development Canada, which ultimately impacts the demand for air cargo services to deliver food.

Looking at slide 6, Transport Canada's mission is to serve the public interest through the promotion of a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system in Canada. Our focus is on the transport sector at the national level, although our policies and programs have important implications for the North as well. National transportation programs may be tailored to unique circumstances, for example through risk assessment. Transport Canada's role in the North can be grouped into four categories, which are described on this slide, namely legislation, the environment, operations, and partnerships and engagement.

Slide 7 talks about the northern transportation networks and infrastructure. The three territorial governments have a leading role in transportation planning in the North. Aviation is essential in connecting northern communities, especially where land or maritime transport are not available, which is often the case, and where distances are great, which is almost always the case. However, given the distances, infrastructure is also very widely distributed. Of course, that includes airports.

Slide 8 talks about the underlying principles for Transport Canada's or the federal government's treatment of transportation services including air. The essence of Canada's policy with regard to all modes of transport, including air, is established in law by way of the Canada Transportation Act. The act describes the objectives of a national transportation policy and states that these objectives are best met when competition and market forces are the prime agents in providing viable and effective transportation services. The act goes on to say that regulation and strategic policy intervention are only used to achieve economic, safety, security, environmental or social outcomes that cannot otherwise be achieved satisfactorily by competition of market forces. This principle guides our approach to transport in Canada, including in the North.

Of course, the operating environment in the North is subject to distinct challenges. Notably, there is an enormous expanse of land with a widely dispersed population of only about 107,000 people. Also, the North is subject to extremely harsh weather conditions, as you are aware. The North comprises approximately 40 per cent of Canada's land mass, yet contains only about 0.3 per cent of the total population. While some fifteen air carriers are active in the territories, three carriers provide the bulk of services. Their hubs in the territorial capitals provide important bases for operations and represent important sources of local employment. To put things in perspective, the total of "enplaned"

ministères que Transports Canada aient une incidence directe sur le transport, notamment en ce qui touche la demande de services. Un bon exemple serait le programme Nutrition Nord dirigé par Affaires autochtones et Développement du Nord Canada : le besoin de livrer de la nourriture influe sur la demande de services de fret aérien.

Passons maintenant à la sixième diapositive. La mission de Transports Canada est de servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui soit sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Nous concentrons nos efforts sur le secteur du transport à l'échelle nationale, mais nos politiques et nos programmes ont également des répercussions importantes sur le Nord. Les programmes nationaux de transport peuvent être adaptés en fonction de circonstances particulières, et l'évaluation des risques en est un exemple. Comme le montre la diapositive, le rôle de Transports Canada dans le Nord se divise en quatre parties : les lois et les règlements, l'environnement, les activités, ainsi que les partenariats et la mobilisation.

La septième diapositive porte sur les réseaux et l'infrastructure de transport dans le Nord. Les trois gouvernements territoriaux jouent un rôle clé dans la planification des transports dans la région. Les collectivités du Nord dépendent du transport aérien, surtout dans les régions où il n'y a pas de réseaux de transport terrestre ou maritime, ce qui est souvent le cas, et où les distances sont grandes, ce qui est presque toujours le cas. Or, compte tenu des distances, l'infrastructure est aussi très dispersée. Bien sûr, cela comprend les aéroports.

La huitième diapositive porte sur les principes qui sous-tendent l'approche de Transports Canada ou du gouvernement fédéral à l'égard des services de transport, y compris le transport aérien. La Loi sur les transports au Canada régit le fond de notre politique sur tous les modes de transport, y compris le transport aérien. La loi décrit les objectifs de la politique nationale des transports et établit que ces objectifs sont plus susceptibles d'être atteints si la concurrence et les forces du marché sont les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces. Elle ajoute que la réglementation et les mesures stratégiques sont seulement utilisées pour l'obtention de résultats de nature économique, environnementale ou sociale ou de résultats dans le domaine de la sûreté et de la sécurité que la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d'atteindre de manière satisfaisante. Notre approche des transports au Canada, y compris dans le Nord, est fondée sur ce principe.

Bien sûr, l'environnement du Nord pose des défis particuliers. Notamment, le territoire est très vaste, et sa population, très dispersée, n'est que d'environ 107 000 habitants. De plus, comme vous le savez, les conditions météorologiques sont parfois extrêmement difficiles. Le Nord constitue environ 40 p. 100 de la masse terrestre du Canada, mais seulement environ 0,3 p. 100 de la population canadienne y réside. Environ 15 transporteurs aériens font affaire dans les territoires, mais la majorité des services sont assurés par seulement trois d'entre eux. Une grande partie des activités de ces transporteurs sont basées dans leurs plaques tournantes situées dans les capitales territoriales. Ces plaques

and “deplaned” passengers at the three biggest northern airports of Iqaluit, Whitehorse and Yellowknife in 2010 was about 677,000 passengers. In the same year, 2010, the Canada-wide number of enplaned and deplaned passengers was a little over 109 million passengers.

The primary north-south routes are shown on slide 10. Both Yukon and Northwest Territories have one main north-south route each, connecting to Southern Canada from Whitehorse and Yellowknife respectively. Nunavut has two main north-south routes, from Iqaluit and Rankin Inlet.

Slide 11 shows how air transportation fans out from the four key hubs. Flights may make multiple stops before reaching their final destination. In addition, “combi” flights transporting passengers as well as cargo are also a key phenomenon of northern air services.

Slide 12 discusses some of the economic contributions of the northern air industry. The aviation sector is important in the North, not only for the connectivity it provides but also for its contribution to the local economy. This includes the provision of a significant number of relatively high paying jobs, as well as tax revenues.

In the testimony to your committee to date, you have heard the same concerns that we have heard from our stakeholders. These broadly break down into two categories. The first is the impact of increasing competition on the northern air transport system, specifically on the north-south routes. The second is the way that aviation infrastructure in the North will meet future needs, particularly given growing population and new resource development. Various factors come into play here, including the changing market, the regulatory environment, aircraft technology and the realities of operating and developing infrastructure in the North.

Transport Canada has studied these issues, and my comments today reflect the results of this work.

First, with regard to the competitive context — looking at slide 14 — recent years have seen an important increase in interest in serving north-south routes, particularly by southern-based carriers. This has put downward pressure on pricing on north-south routes but has increased costs, to some extent, on some intra-northern routes. Under Canada’s economically deregulated framework, this sort of behaviour reflects the market at work. While it has required adjustments, to date northern carriers have adapted to this changed competitive market. Market access and resupply access to the North are being maintained based on market principles.

tournantes fournissent également un grand nombre d’emplois locaux. Pour mettre les choses en perspective, je précise qu’en 2010, un total d’environ 677 000 passagers ont embarqué et débarqué dans les trois plus grands aéroports d’Iqaluit, de Whitehorse et de Yellowknife. La même année — 2010 —, le total de passagers embarqués et débarqués dans l’ensemble du pays était d’un peu plus de 109 millions.

La dixième diapositive montre les routes principales reliant le Nord et le Sud. Le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont chacun une route nord-sud principale, qui relie respectivement Whitehorse et Yellowknife au sud du pays. Il y en a deux au Nunavut, qui partent d’Iqaluit et de Rankin Inlet.

La onzième diapositive montre les routes qui relient les quatre plaques tournantes. Les vols font parfois des arrêts multiples avant d’atteindre leur destination finale. De plus, les vols mixtes, c’est-à-dire qui transportent à la fois des passagers et du fret, sont une caractéristique importante des services aériens dans le Nord.

La douzième diapositive porte sur les contributions économiques de l’industrie du transport aérien dans le Nord. Le Nord dépend du secteur aérien, non seulement pour assurer les relations avec le reste du pays, mais aussi parce qu’il contribue à l’économie locale, notamment en fournissant un nombre important d’emplois relativement bien rémunérés et des recettes fiscales.

Les témoins que vous avez reçus jusqu’à maintenant ont exprimé les mêmes préoccupations que nos intervenants. Nous pouvons placer ces préoccupations dans deux catégories générales. La première touche les incidences de l’augmentation de la concurrence sur le réseau de transport aérien dans le Nord, plus précisément sur les routes nord-sud. La seconde porte sur la façon dont l’infrastructure aérienne dans le Nord répondra aux besoins futurs, surtout compte tenu de la population croissante et du développement de nouvelles ressources. De nombreux facteurs entrent en ligne de compte, notamment l’évolution du marché, la réglementation, la technologie des aéronefs, ainsi que les réalités liées au fonctionnement et au développement de l’infrastructure dans le Nord.

Transports Canada s’est penché sur ces questions, et je vous fais part aujourd’hui des résultats du travail accompli.

D’abord, en ce qui concerne le contexte de la concurrence — j’en suis rendu à la quatorzième diapositive —, depuis les dernières années, le nombre de transporteurs intéressés à desservir les routes nord-sud a nettement augmenté, et ce, surtout parmi les transporteurs du Sud. Ce changement a entraîné à la fois une diminution des prix sur les routes nord-sud et, dans une certaine mesure, une augmentation des coûts pour certaines liaisons internes dans le Nord. C’est là l’œuvre du marché et du cadre de déréglementation économique du Canada. Jusqu’à maintenant, les transporteurs du Nord ont réussi à s’adapter au nouveau contexte de la concurrence. Les principes du marché assurent le maintien de l’accès au marché et du réapprovisionnement dans le Nord.

Slide 15 discusses the infrastructure context. The territorial governments own and operate airports within their jurisdictions and are responsible for prioritizing and meeting future needs. They make significant investments in their airports every year.

Federal programming supports the territories in meeting northern infrastructure needs. For example, Transport Canada's Airports Capital Assistance Program has been in existence since 1995 — not 1996 as it says on the slide — and has provided for safety-related projects. Typically, for a given project, 85 per cent of the funding comes from the Airports Capital Assistance Program, ACAP. The Building Canada Plan has also been an important source of funds for northern airport infrastructure, supporting some 16 airport initiatives in the territories. There are also some targeted activities focusing, for example, on research, such as work that has been done recently by Transport Canada looking at the impact of degrading permafrost on airports.

Recently, Transport Canada and the territorial governments collaborated on an assessment of northern infrastructure needs.

Looking ahead, it is clear that the North is a very dynamic region experiencing important change in its population and economy. This will provide opportunities for air service providers. To date, market forces have provided the basis for meeting current air service needs and we would expect that to continue to be the case in the future. Projected growth will impact on the demand for airport infrastructure, and the department will continue to work with territorial partners and northern stakeholders to examine future needs.

Thank you for listening. My colleagues and I would be pleased to answer any questions you have.

The Chair: Mr. Dawson, do you anything to add?

Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Services Policy, Transport Canada: No.

[Translation]

The Chair: In that case, we will now go to questions.

[English]

I will introduce you to our members. Senator Housakos is from the Province of Quebec. He used to be my deputy chair and left our committee.

[Translation]

Senator Boisvenu, from the province of Quebec.

La diapositive 15 porte sur le contexte de l'infrastructure. Les gouvernements territoriaux gèrent les aéroports situés sur leur territoire et ont la responsabilité d'établir les priorités et de répondre aux besoins à venir. Ils investissent beaucoup dans leurs aéroports chaque année.

Les programmes fédéraux appuient les territoires en répondant aux besoins du Nord en matière d'infrastructure. Par exemple, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ou PAIA, de Transports Canada existe depuis 1995 — et non 1996 comme l'indique la diapositive — et permet de soutenir des projets liés à la sécurité. En règle générale, 85 p. 100 des fonds consacrés à un projet proviennent de ce programme. Le Plan Chantiers Canada est également une source importante de financement pour l'infrastructure aéroportuaire du Nord; il soutient environ 16 initiatives dans les territoires. Il y a également des activités ciblées ayant trait à la recherche, par exemple, comme le travail que Transports Canada a fait récemment sur les conséquences de la dégradation du pergélisol sur les aéroports.

Récemment, Transports Canada et les gouvernements territoriaux ont collaboré pour évaluer les besoins concernant l'infrastructure du Nord.

Si nous regardons vers l'avenir, il est clair que le Nord est une région très dynamique qui vit des changements importants sur le plan démographique et économique. Par conséquent, des possibilités s'offriront aux fournisseurs de services de transport aérien. Jusqu'à maintenant, les forces du marché ont jeté les bases permettant de répondre aux besoins en matière de services aériens et nous nous attendons à ce qu'il continue d'en être ainsi. La croissance prévue aura des répercussions sur les demandes en matière d'infrastructure aéroportuaire, et le ministère continuera à collaborer avec ses partenaires territoriaux et d'autres intervenants du Nord pour examiner les besoins à venir.

Je vous remercie de votre attention. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions.

Le président : Monsieur Dawson, voulez-vous ajouter quelque chose?

Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et services de navigation aérienne, Transports Canada : Non.

[Français]

Le président : Dans ce cas, nous passerons maintenant aux questions.

[Traduction]

Je vais vous présenter nos membres. Le sénateur Housakos, du Québec. Il était mon vice-président et a quitté notre comité.

[Français]

Le sénateur Boisvenu, de la province du Québec.

[English]

Senator Unger is from Alberta and Senator Doyle is from Newfoundland and Labrador. My deputy chair is Senator Greene.

[Translation]

Senator Josée Verner, from Quebec.

[English]

Senator MacDonald is from Cape Breton, Nova Scotia. Senator Eggleton is from Toronto. Senator Merchant is from Saskatchewan, and Senator Mercer is from Nova Scotia.

[Translation]

Senator Boisvenu, you have the floor.

Senator Boisvenu: Thank you very much, Mr. Chair. I have a few questions.

While the Government of Quebec was led by Mr. Charest who, unfortunately, is no longer in office, it invested great efforts over the past few years into Quebec's Plan Nord. That is in line with your vision regarding the economic development of the North, where raw materials are needed. There is also a lot of pressure from countries — including China — that are in favour of that development. What is Transport Canada's role in the economic development of the North? Have you gotten involved in terms of Quebec's Plan Nord? Have you been consulted or provided any advice regarding that plan?

[English]

Mr. Dawson: On the infrastructure side of things, we have done our own studies. We are focused on identifying the needs. Certainly we would play a role with the provincial government in your case. Specifically, I do not know exactly who is asking who to do what, but we have a group in Transport dealing with northern issues.

[Translation]

Senator Boisvenu: There are three large northern territories. Are there similarities in your approach from one region to another, or is it specific to Quebec or to the rest the Canadian north?

[English]

Mr. Dawson: That is a difficult question because in the identification of the North in Canada there is so much territory — including the territories — that the line becomes blurred. To include only the three territories, sometimes you are missing out on communities in the north of our provinces. Our policy and aim is to look at communities that face common issues, such as difficult challenges in getting to and from one's hometown, as Mr. Stacey pointed out in the presentation.

[Traduction]

Le sénateur Unger, de l'Alberta et le sénateur Doyle, de Terre-Neuve-et-Labrador. Mon vice-président est le sénateur Greene.

[Français]

Le sénateur Josée Verner, de Québec.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald, du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse; le sénateur Eggleton, de Toronto; le sénateur Merchant, de la Saskatchewan; et le sénateur Mercer, de la Nouvelle-Écosse.

[Français]

Sénateur Boisvenu, la parole est à vous.

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup, monsieur le président, j'aurais quelques questions.

Le gouvernement du Québec, alors qu'il était dirigé par M. Charest qui, malheureusement, n'est plus en fonction, s'est beaucoup investi ces dernières années dans le Plan Nord au Québec. Cela correspond à votre vision du développement économique du Nord où il y demande des matières premières. Il y a aussi beaucoup de pressions de la part de pays, entre autres de la Chine, qui voient d'un bon oeil ce développement. Quel est le rôle du ministère des Transports dans le développement économique du Nord? Entre autres, en ce qui concerne le Plan Nord du Québec, êtes-vous intervenu? Avez-vous été consulté ou avez-vous donné des avis par rapport à ce plan?

[Traduction]

M. Dawson : En ce qui concerne l'infrastructure, nous avons fait nos propres études. Notre priorité est de cerner les besoins. Dans le cas que vous soulevez, il est certain que nous aurions un rôle à jouer avec le gouvernement provincial. Je ne sais pas exactement qui commande, qui agit et ce qui est fait, mais notre ministère comprend un groupe qui s'occupe des questions du Nord.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Il y a trois grands territoires nordiques, votre approche est-elle similaire d'une région à l'autre ou est-elle spécifique par rapport au Québec ou par rapport au Nord du reste du Canada?

[Traduction]

M. Dawson : C'est une question difficile, car le Nord canadien couvre une si grande zone — dont les territoires — que la démarcation devient difficile à faire. En incluant seulement les trois territoires, on oublie parfois les collectivités qui vivent dans le Nord de nos provinces. Notre politique vise à examiner les collectivités qui font face aux mêmes problèmes, comme la difficulté de sortir de la collectivité et de s'y rendre, comme M. Stacey l'a dit au cours de son exposé.

[Translation]

Senator Boisvenu: For years, a major debate has been held on global warming. It is being said that, eventually, the east-west route will go through Canada, especially when it comes to the maritime corridor.

Panama is currently investing billions into that east-west route for maritime transportation.

How do you view the use of that waterway in terms of environmental friendliness? Are you conducting any research, are you studying the issue?

[English]

Mr. Dawson: I know my co-workers are looking at issues in the North. The issues you are talking about are probably more related to the marine sector. From the air sector, it is more north-south. There are challenges and opportunities for these communities to have new transportation avenues to get their goods to and from their communities, and for the industries and mines to take advantage of the new warmer climates and the new findings in the soil.

[Translation]

Senator Boisvenu: In terms of transportation, is your vision of northern development strictly related to air or is it also related to waterways? What will happen with this future waterway that will be feasible in a mere few years? Is it important for you to approach the economic development of the North with that east-west waterway in mind?

[English]

Mr. Dawson: I think our policy is more generic to all of Canada. It is the competitive market forces. As I said, we are taking part in the northern issues. However, on a day-to-day basis from an economic framework perspective, for Mr. Stacey and I the North has not been —

Senator Boisvenu: You have a general view?

Mr. Dawson: Yes, a general view.

Senator Merchant: I am wondering how many different airlines service the North right now. Are airlines from other countries using the airports as well?

Mr. Stacey: Looking at it for the territories, we cited 15 different carriers that are active. There are three northern-based carriers which are the largest and whose activities are centred primarily on the North. They are Air North, Canadian North and First Air. There are also services provided by West Jet and Air Canada on the north-south corridor routes. I am aware of one international flight that is seasonal into Whitehorse from Germany.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Un grand débat a lieu par rapport au réchauffement climatique de la planète depuis des années. On dit que, éventuellement, la route est-ouest passera par le Canada, particulièrement pour ce qui est du corridor maritime.

Le Panama investit des milliards actuellement sur cette route est-ouest pour le transport maritime.

Quelle est votre vision de l'utilisation de cette voie maritime sur le plan écologique? Faites-vous des recherches, étudiez-vous la question?

[Traduction]

M. Dawson : Je sais que mes collègues examinent des questions qui touchent le Nord. Les questions dont vous parlez concernent probablement davantage le secteur maritime. Pour le secteur aérien, c'est davantage nord-sud. Pour ces collectivités, il y a des difficultés et des possibilités liées à de nouvelles voies pour obtenir leurs produits et en envoyer, et pour les industries et les mines, il y a des difficultés et des possibilités de profiter des climats plus chauds et de nouvelles découvertes dans le sol.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Pour ce qui est du transport, votre vision du développement du Nord est-elle strictement aérienne ou est-elle aussi maritime? Que va-t-il se passer avec cette future route maritime qui sera praticable dans quelques années seulement? Est-ce un enjeu important pour vous d'approcher le développement économique du Nord avec la présence de cette route maritime est-ouest?

[Traduction]

M. Dawson : Je pense que notre politique est plus générale, pour l'ensemble Canada. Ce sont les forces concurrentielles du marché. Comme je l'ai dit, nous jouons un rôle dans les questions du Nord. Toutefois, quotidiennement, du point de vue du cadre économique, pour M. Stacey et moi, le Nord n'est pas...

Le sénateur Boisvenu : Vous avez une vision globale?

M. Dawson : Oui, une vision globale.

Le sénateur Merchant : Je me demande combien de transporteurs aériens desservent le Nord actuellement. Est-ce que des transporteurs aériens étrangers utilisent aussi les aéroports?

M. Stacey : En examinant cela pour les territoires, nous avons mentionné que 15 transporteurs aériens sont actifs. Il y a trois transporteurs du Nord, qui sont les plus importants, dont les activités sont principalement axées sur le Nord : Air North, Canadian North et First Air. De plus, West Jet et Air Canada offrent des services dans le corridor nord-sud. Je sais qu'il y a un vol international en provenance d'Allemagne à destination de Whitehorse, et c'est saisonnier.

Senator Merchant: You also spoke about changing demographics. Can you elaborate? What did you mean by that? You said those were the three aspects. Early in your presentation you spoke about the climate change, global trends and changing demographics.

Mr. Stacey: Absolutely. Quite simply, our impression is that there is considerable population growth in the North, and obviously that would have an impact on demand for services as well as for infrastructure.

Senator Merchant: We hear so much about climate change. Could you tell us about some of the challenges and be more specific about the kinds of things that are now necessities with infrastructure?

Mr. Dawson: As I mentioned earlier, the climate probably presents opportunities for growth of populations and industry. However, from an air sector perspective, it is mostly the airports. It would mostly be runway degradation. The permafrost that the runways are built on is softening due to higher temperatures. Safety is the most important factor in the air industry. If there are large cracks or bumps forming, that creates hazards and problems. The challenge is to figure out how to build runways differently, make them better or repair them to deal with the problem.

Senator Mercer: I want to continue on the line of questioning with respect to climate change. You made reference to climate change and that you may have an extended shipping season. However, the problem in the North with an extended shipping season is not solved by marine transportation — and it would be logical for all of us to think that — because there is no port in the North that could receive it.

The last time I visited Iqaluit, the discussion was around the difficulties of getting things there by ship, offloading things onto a barge, and then bringing the barge to shore. There was even the story of an Iqaluit hospital's construction being delayed by an entire year because of equipment slippage off a barge in the middle of the shipping season; it took another year to get the same piece of equipment there.

It seems to me that Transport Canada's view of the North needs to be expanded. Air travel is the main focus in the North now. I think your numbers showed 40,000 flights a year going north, if I read your slide correctly. That is a large number of flights going to a small portion of our population, albeit an important one.

I am surprised there is not an overall strategy talking about air travel; it is talking about marine travel. There has been a commitment by successive governments to improve marine transportation. Indeed, the current government had a commitment a few elections ago to establish a new port in the North. We have not seen that.

Le sénateur Merchant : Vous avez également parlé de changements démographiques. Pourriez-vous en dire davantage à ce sujet? Que vouliez-vous dire au juste? Vous dites que ce sont les trois aspects. Au début de votre exposé, vous avez parlé du changement climatique, des tendances mondiales et des changements démographiques.

M. Stacey : Tout à fait. C'est simple : nous avons l'impression que le Nord connaît une croissance démographique considérable, et de toute évidence, cela aurait des répercussions sur la demande en matière de services et d'infrastructure.

Le sénateur Merchant : Nous entendons tellement parler du changement climatique. Pouvez-vous nous parler de certaines difficultés et être plus précis sur le genre de choses qui sont nécessaires maintenant en ce qui concerne l'infrastructure?

M. Dawson : Comme je l'ai dit tout à l'heure, il est probable que le climat présente des possibilités pour la croissance des populations et l'industrie. Toutefois, du point de vue du secteur aérien, c'est surtout les aéroports. Ce sera principalement la dégradation des pistes. En raison des températures élevées, le pergélisol qui est sous les pistes fond. La sécurité est le facteur le plus important de l'industrie aérienne. La formation de grandes fissures ou de bosses pose un danger et des problèmes. Ce qui est difficile, c'est de trouver une façon de construire des pistes différemment, de les améliorer ou de les réparer afin de régler le problème.

Le sénateur Mercer : Je veux poursuivre sur la question du changement climatique. Vous y avez fait référence et avez dit qu'il se peut que la saison de navigation soit plus longue. Cependant, le problème que pose une saison de navigation plus longue dans le Nord n'est pas réglé par le transport maritime — et il serait logique que nous le pensions —, parce qu'il n'y a aucun port pour cela dans le Nord.

Lors de ma dernière visite à Iqaluit, la discussion portait sur les difficultés d'y envoyer des produits par bateau, de faire le déchargement sur une barge, qui les transporterait ensuite jusqu'à la rive. Il a même été question du retard d'une année complète de la construction d'un hôpital à Iqaluit en raison de la perte d'équipement dans l'eau, au milieu de la saison de navigation; il a fallu une autre année pour obtenir le même équipement.

J'ai l'impression que Transports Canada devrait élargir sa conception du Nord. Le transport aérien est actuellement au centre des préoccupations de la région. Si j'ai bien lu votre diapositive, il y a chaque année 40 000 vols à destination du Nord. Ce chiffre est impressionnant compte tenu de la faible partie de la population qui s'y trouve, sans vouloir minimiser l'importance de ces gens.

Je suis surpris que le transport aérien ne fasse pas l'objet d'une stratégie d'ensemble, contrairement au transport maritime, que les gouvernements successifs ont d'ailleurs promis d'améliorer. Au cours d'une campagne électorale, le gouvernement actuel s'était même engagé à construire un nouveau port dans le Nord, mais ce n'est jamais arrivé.

Is there an overall strategy to talk about integrating air travel and eventually marine travel that has a land base whereby they can dock vessels going north and get supplies there in a more efficient and cheaper way? The costs of products and supplies in the North are exorbitant.

Mr. Dawson: You are addressing all the modes. There is a strategy in the sense that we are working with the territories and the provinces to address those issues.

One of the studies that we note in our presentation looked at the infrastructure needs of all modes, including marine. It takes a current snapshot and looks forward to ask, given all the developments and changes happening, what would the needs be? I did not pay particular attention to the marine portion, as I had to focus on the air part of it. However, they would have identified if the current infrastructures are satisfactory and, if not, they would be noted. It also requires looking forward 25 years and asking, with all the changes happening, will there be enough in place to meet those needs?

Again, I did not have a focus on the marine, but I am sure it would have come out, and I know it was a major part of the study I am referencing.

To finish the thought, it was identified that the territories are doing a fairly good job at maintaining their air transit facilities. They saw a couple of issues coming up that they do not know enough about to know whether those issues will cost them a huge amount of money. For instance, in Iqaluit, they are taking charge; they know they have to invest huge amounts of money. They are doing that. For the smaller airports, the territories are doing their work.

Senator Mercer: The infrastructure in airports in the North and in other parts of the country is very different. Many airports in the North do not have paved runways; they have gravel runways. That leads to a challenge for the airlines in terms of landing and taking off. The runways have a different effect on aircraft than asphalt or cement runways would.

Does the airport improvement program that you referenced in your presentation give special consideration to the fact that these gravel runways require greater maintenance than perhaps what we would consider traditional runways?

Mr. Dawson: ACAP, the program that was referenced, looks at safety-related issues. If I make a mistake, my co-worker will correct me. There are a series of categories. There is a pool of some 200 airports that do not necessarily all apply in a given year, but they are all eligible to apply for funding. The program evaluates each of the proposals.

Existe-t-il une stratégie globale visant à intégrer le transport aérien, et ultérieurement le transport maritime? Une base terrestre pour mettre à quai les bateaux à destination du Nord assurerait des approvisionnements efficaces et abordables dans le Nord, où le coût des produits et des vivres est exorbitant.

M. Dawson : Votre question porte sur tous les moyens de transport. Il y a bel et bien une stratégie, en ce sens que nous attaquons à ces enjeux en collaboration avec l'ensemble des territoires et des provinces.

Dans notre exposé, nous avons mentionné une étude qui a évalué les besoins en infrastructures de tous les moyens de transport, y compris du transport maritime. Elle donne un aperçu de la situation et cherche à déterminer les besoins à venir en fonction de l'ensemble des progrès et des changements. Je ne me suis pas attardé au transport maritime en particulier parce que c'est le transport aérien que je devais mettre en évidence. Toutefois, je suis persuadé que l'étude indique si les infrastructures actuelles sont satisfaisantes, et qu'elle le signale dans le cas contraire. Il faut aussi se demander si les infrastructures qui seront en place dans 25 ans suffiront à combler les besoins, compte tenu des changements en cours.

On ne m'a pas demandé d'accorder une attention prioritaire au transport maritime, mais je suis persuadé que l'information existe; je sais qu'il s'agissait d'un volet majeur de l'étude dont je parle.

Pour terminer, on sait que les territoires entretiennent assez bien leurs installations aériennes. Ceux-ci ont constaté deux ou trois problèmes, mais leurs connaissances ne suffisent pas à déterminer s'ils devront déboursier des sommes astronomiques afin de les régler. Par exemple, la localité d'Iqaluit a décidé d'aller de l'avant. Elle sait qu'elle devra investir des sommes considérables, et elle va le faire. Pour ce qui est des petits aéroports, les territoires font leurs devoirs.

Le sénateur Mercer : Sur le plan des infrastructures, les aéroports du Nord n'ont rien à voir avec ceux qui se trouvent ailleurs au pays. Là-bas, les pistes sont bien souvent recouvertes de gravier plutôt que d'asphalte. Le décollage et l'atterrissage constituent donc une opération délicate pour les transporteurs aériens, car l'aéronef réagit différemment sur ce genre de piste que sur une piste en asphalte ou en ciment.

Le programme d'amélioration des aéroports dont vous avez parlé dans votre exposé porte-t-il une attention particulière au fait que les pistes recouvertes de gravier nécessitent peut-être plus d'entretien que les pistes habituelles?

M. Dawson : Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dont nous avons parlé s'intéresse aux enjeux liés à la sécurité. J'aimerais que mon collègue me corrige si je me trompe. Il comporte une série de catégories. Environ 200 aéroports remplissent les conditions nécessaires pour demander du financement, mais tous ne le font pas chaque année. L'ensemble des propositions sont évaluées.

I do not believe that paving would be valid. I suppose repairing the gravel runway could be considered, but resurfacing not for the purposes of safety is probably not within the valid reasons for giving out funding.

Senator Mercer: You said that 200 airports, nationally, qualify for ACAP.

Mr. Dawson: Yes.

Senator Mercer: We have heard about airports that would like to qualify for ACAP funding but cannot. I would assume, then, that all airports in the North are part of those 200 because of geography and size and that there are no airports in the North that do not qualify. Would I be correct?

Mr. Dawson: I will defer to the experts with me.

The Chair: If you could identify yourself for our members and also for the audience.

[*Translation*]

Natalie Bossé, Director General, Airport and Port Programs, Transport Canada: Good morning, my name is Natalie Bossé. I am the Director General of the Airport and Port Programs at Transport Canada.

[*English*]

Your question pertains to the number of eligible airports in the North, does it not?

Senator Mercer: Right.

Ms. Bossé: Essentially, there are certain conditions to the programs. Therefore, not all airports are eligible. Scheduled traffic at the airport must be year-round and there must be a minimum number of passengers. That number is 1,000 scheduled passengers per year. Those are what an airport needs in order to be eligible for ACAP.

There are 45 eligible airports in the North. I have a map here that I can leave with the clerk of the committee, if you wish, that would indicate which airports those are. Does that address your question?

Senator Mercer: Yes.

The Chair: Senator Doyle will be next, but I have another line of questioning.

We have not broached the fact that we know that National Defence has a strong presence in the North and is planning on having an even stronger one in the future. We also know that National Defence and the search and rescue component of that department have a strong role to play in the North.

Je ne crois pas que les demandes de pavage soient valides. J'imagine qu'une piste recouverte de gravier pourrait être réparée, mais le programme n'accepterait probablement pas d'accorder du financement afin de refaire la surface d'une piste pour des raisons autres que la sécurité.

Le sénateur Mercer : Vous avez dit que 200 aéroports canadiens remplissent les conditions du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

M. Dawson : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Nous avons entendu parler d'aéroports qui aimeraient bénéficier du programme, mais qui ne peuvent pas. Compte tenu de leur situation géographique et de leur taille, j'imagine que tous les aéroports du Nord sont du nombre, qu'aucun d'entre eux n'est exclu du programme, n'est-ce pas?

M. Dawson : Je vais m'en remettre aux spécialistes qui m'accompagnent.

Le président : Je vous invite à vous présenter aux membres du comité et au public.

[*Français*]

Natalie Bossé, directrice générale, Programme aéroportuaires et portuaires, Transports Canada : Bonjour, mon nom est Natalie Bossé; je suis directrice générale du Programme des aéroportuaires et portuaires à Transports Canada.

[*Traduction*]

Votre question porte sur le nombre d'aéroports du Nord qui sont admissibles au programme, n'est-ce pas?

Le sénateur Mercer : En effet.

Mme Bossé : Essentiellement, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est assorti de certaines conditions; c'est pourquoi tous les aéroports n'y sont pas admissibles. Pour y participer, un aéroport doit offrir des services réguliers toute l'année et accueillir un minimum de 1 000 passagers réguliers par année.

Au total, 45 aéroports du Nord peuvent en bénéficier. Si vous le voulez, je peux remettre au greffier la carte de ces aéroports. Ai-je répondu à la question?

Le sénateur Mercer : Oui.

Le président : Le prochain intervenant est le sénateur Doyle, mais avant, j'aimerais aborder un autre sujet.

Il n'a pas été question de la forte présence de la Défense nationale dans le Nord ni du fait que le ministère compte la renforcer davantage à l'avenir. Nous n'ignorons pas non plus le rôle primordial de la Défense et de ses efforts de recherche et de sauvetage dans le Nord.

What is the system for recognizing the particular needs of National Defence and the needs of the communities? How much funding or participation can come out of National Defence, since they have needs that are not necessarily identified as being regular transport needs?

Mr. Stacey: I can only say that it is a very specific issue. Unfortunately, I do not think we have someone here who can speak to it. We can certainly look into it.

The Chair: Please do so and send the information to the clerk. Obviously, it must be a strong component of existing expenses, and a growing one at that.

Senator Doyle: In terms of the 10 remote airports that you talked about, there is a big difference between the revenues they generate, which is only about \$8 million per year, and what it takes to keep them operational and viable. What is the difference? What does it take on an annual basis to keep these 10 airports viable and operational?

Mr. Dawson: The ones that are classified as “remote” are either federally owned and/or operated. There are a few issues at play. From a revenue perspective, federal government regulations limit the ability and process in which you go about raising fees. I understand it is quite cumbersome to put that process through; it can take years.

I also understand — but I am not positive — that often the fees are not raised. From a revenue perspective, you have to raise fees to meet your costs. The question is this: If I raise my fees, am I raising them too high to reduce demand to come to my airport?

From a cost perspective, in some cases it is Transport Canada employees; in other cases it is outsourced to a subcontractor. Our group, from an economic perspective, does not look at that. The programs groups in the regions manage that. From what I understand, they have the financial statements; they look at ways to improve efficiencies within the limits that they have, so I will assume that they have the proper staff and that kind of thing.

It is a challenge for other airports as well in Canada, not just those that are remote. Where do I set my price? If I have a lot of market power, I can set my price almost as high as I want to, but if I want people to come to my airport, it will be only the locals. If I do not have tourism or other things to offer, I could scare people away and they will not come to my airport. That is the challenge.

Senator Doyle: Are these 10 remote airports all located in the North?

Mr. Dawson: No, none of those 10 you are referencing is in the North. They may be in the northern part of a province, but they are not in the North.

Comment sont déterminés les besoins particuliers de la Défense nationale et des collectivités? À quel genre de financement ou participation peut-on s'attendre de la part de la Défense nationale, puisque ses besoins ne se limitent pas aux besoins habituels en matière de transports?

M. Stacey : Tout ce que je peux dire, c'est que votre question est très pointue. Malheureusement, je pense qu'aucun d'entre nous n'en connaît la réponse. Nous pouvons essayer de la trouver sans problème.

Le président : Je vous en prie; vous pourrez ensuite faire parvenir l'information au greffier. De toute évidence, il s'agit d'une part considérable des dépenses actuelles qui gagne en importance.

Le sénateur Doyle : En ce qui concerne les 10 aéroports éloignés dont vous avez parlé, il existe une différence de taille entre les recettes réalisées, qui atteignent seulement 8 millions de dollars par année environ, et la somme dont les aéroports ont besoin pour survivre et atteindre la rentabilité. À combien l'écart se chiffre-t-il? Quelle somme annuelle est nécessaire pour assurer la survie et la rentabilité de ces 10 aéroports?

M. Dawson : Les aéroports considérés comme étant « éloignés » appartiennent au gouvernement fédéral ou sont exploités par celui-ci. Il y a quelques questions en jeu. En ce qui a trait aux recettes, la réglementation fédérale limite la possibilité d'augmenter les taxes. Je crois savoir que le processus s'avère plutôt fastidieux et qu'il peut durer des années.

Je ne suis pas certain, mais je crois aussi que les taxes ne sont pas augmentées dans la plupart des cas. C'est toutefois ce qu'il faut faire afin de couvrir les coûts. Voici la question : si l'on décide de hausser les taxes, la demande pour les services de l'aéroport diminuera-t-elle en raison du prix trop élevé?

Sur le plan des coûts, il s'agit parfois des employés de Transports Canada, mais il peut aussi s'agir d'un sous-traitant. Nous ne nous penchons pas sur cette question économique. Ce sont plutôt les groupes régionaux responsables des programmes qui s'en chargent. Je crois savoir qu'ils ont les états financiers en main et qu'ils cherchent des façons d'améliorer le rendement en fonction de paramètres établis. J'imagine donc qu'ils disposent du personnel nécessaire, entre autres.

Les aéroports éloignés ne sont pas les seuls au Canada à devoir relever ce pari difficile. Quels prix faut-il fixer? Un aéroport qui exerce une forte emprise sur le marché pourra pratiquement maintenir les prix aussi élevés qu'il le désire, mais il ne parviendra ainsi à attirer aucun client, à l'exception des passagers locaux. Sans tourisme ni rien à offrir dans la région, les prix feront fuir les clients, qui ne transiteront pas par cet aéroport. Voilà le défi à relever.

Le sénateur Doyle : Les 10 aéroports éloignés sont-ils tous dans le Nord?

M. Dawson : Non, aucun ne se trouve dans le Nord. Certains sont peut-être situés dans la région septentrionale d'une province, mais pas dans le Nord.

Senator Doyle: Would Wabush and Goose Bay qualify as remote airports? Would they come under these 10?

Mr. Dawson: Goose Bay is not included; Wabush is. Transport Canada's definition of remote airport is that it is the only year-round and dependable method or mode of transport to get to that facility.

I do not know the list off the top of my head, but a couple are on islands, for instance, that do not have ferry services. That is your way in and out.

[Translation]

Senator Verner: Based on the data provided, there are currently 71 regional airports in Canada, 11 of which are located in Quebec. Out of the 11 airports in Quebec, 7 are still managed by Transport Canada and 3 are yet to be transferred.

Is it known why Transport Canada has not transferred those airports to the Government of Quebec?

Is it because no request has been made or because this is the normal course of action?

[English]

Mr. Dawson: Those decisions were started in 1994 with the introduction of the National Airports Policy. At that time, a decision was made to allow communities, who could better run and know the needs of their citizens, to run the airports. It was probably at that time easy to get rid of a Toronto, an Ottawa or a Vancouver. However, as you moved to smaller and smaller airports, it became, from what I understand, more and more difficult because you had to have someone interested in taking over that airport.

We were just talking about remote airports. If it was the only mode of transport for a community at that time, it was probably an even more difficult decision to have the government just say, "If you do not take it, we are going to close it." Those were probably difficult decisions at the time. Since that point, I understand that efforts have been made, but again there has not been an uptake; people have not wanted to take over those airports since.

[Translation]

Senator Verner: Of that number, three are located in Quebec's North Shore — in Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre and Natashquan. Those communities are part of an ambitious plan by the former Quebec government. We will look into that later, but this is what is called the Plan Nord.

I would like to ask you a question in light of this context and the fact that Transport Canada still owns those airports. When the Plan Nord was developed, did the Government of Quebec authorities discuss the plan's operation with Transport Canada or even ask for the department's opinion?

Le sénateur Doyle : Considère-t-on les aéroports de Wabush et de Goose Bay comme étant éloignés? Font-ils partie de ces 10 aéroports?

M. Dawson : C'est le cas de l'aéroport de Wabush, mais pas de Goose Bay. Selon Transports Canada, un aéroport est éloigné s'il constitue toute l'année le seul moyen de transport fiable pour se rendre à un endroit donné.

Je ne connais pas la liste par cœur, mais je sais que deux ou trois d'entre eux se trouvent sur des îles sans service de traversier, par exemple. Le transport aérien est le seul moyen de s'y rendre.

[Français]

Le sénateur Verner : Selon les données fournies, il y a présentement 71 aéroports régionaux au Canada, dont 11 au Québec. Parmi les 11 aéroports situés au Québec, sept sont toujours gérés par Transports Canada et trois au Québec attendent toujours de voir leur cession effectuée.

Sait-on pourquoi Transports Canada n'a pas procédé à la cession de ces aéroports au gouvernement du Québec?

Est-ce parce qu'il n'y a pas eu de demande ou est-ce parce que cela suit le cours normal des choses?

[Traduction]

M. Dawson : Ces décisions ont pris naissance en 1994, au moment de l'adoption de la Politique nationale des aéroports. À l'époque, on a décidé de laisser les collectivités exploiter les aéroports, puisqu'elles connaissent mieux les besoins de leurs citoyens. Il était probablement facile alors de se débarrasser de l'aéroport de Toronto, d'Ottawa ou de Vancouver. Mais dans le cas d'un aéroport secondaire, je crois savoir que la difficulté à trouver quelqu'un prêt à s'en occuper est inversement proportionnelle à sa taille.

Nous venons de discuter des aéroports éloignés. Si le transport aérien était le seul moyen de se rendre dans une collectivité à l'époque, le gouvernement pouvait encore plus difficilement menacer de fermer l'aéroport parce que personne ne pouvait s'en charger. Ces décisions n'avaient sans doute rien de simple. Je crois savoir que des efforts ont été déployés depuis, mais personne n'a repris le flambeau ou n'a accepté de s'occuper des aéroports.

[Français]

Le sénateur Verner : De ce nombre, trois sont situées au Québec dans la région de la Côte-Nord, c'est-à-dire à Sept-Îles, à Havre-Saint-Pierre et à Natashquan. Ces localités font l'objet d'un ambitieux plan de l'ancien gouvernement du Québec; on verra par la suite, mais c'est ce qu'on appelle le Plan Nord.

J'aimerais vous poser une question au vu de ce contexte et du fait que Transports Canada est toujours propriétaire de ces aéroports. Lorsque le Plan Nord a été développé, Transports Canada a-t-il fait partie de discussions avec les autorités du gouvernement du Québec quant à son exploitation ou plus simplement pour obtenir son point de vue?

[English]

Mr. Dawson: We are monitoring and participating in the Plan Nord development. If those three airports are an integral part of your plan, I suggest that the federal government would probably be interested in you taking them over, if you would like to take them over. However, given that that may not happen, the federal government will continue to work as part of the plan and to continue to operate and meet the needs of the community.

Senator Greene: Are there any privately owned airports in the North?

Mr. Dawson: I think most are municipally owned, but statistically there are well over 1,100 airports in Canada. Ninety-five per cent of the business goes through the top 21 airports. As you get smaller and smaller, most of them are either owned municipally or by individuals in some cases, but I do not know exactly which of the thousand airports.

Senator Greene: What do you mean by “owned municipally?”

Mr. Dawson: A town or a city — for example, Kelowna — own and operate their airport.

Senator Greene: I am talking about the North.

Mr. Dawson: In the North, probably the territories own many of the airports. I am not positive whether any municipalities own an airport in the North. In the rest of Canada, they do.

Senator Greene: There is a mix of community-owned airports, maybe some privately held and also airports owned or operated by the federal government. Is that right?

Mr. Dawson: There are no airports owned by the federal government in the North.

Senator Greene: In Yukon, according to slide 7, you have one international airport, two regional, ten community and sixteen aerodromes. Can you tell me for management purposes what the differences are between a regional airport, a community airport and an aerodrome?

Mr. Dawson: Every airport is an aerodrome in the sense that it can have traffic come in, but as the airport gets larger and larger, it has to be certified by the federal government. An aerodrome does not necessarily have to be; it is recognized as a place to land a plane. As you become larger, you become certified; you become an airport. “Regional” is a classification that says that airport has fewer than 200,000 passengers a year and is self-sufficient.

In economic terms, we do not use the term “community.” We use the term “small airports.” That is usually down into the level of a couple of thousand passengers a year. It is a method of classifying.

[Traduction]

M. Dawson : Nous surveillons le Plan Nord et collaborons à son élaboration. Si les trois aéroports font partie intégrante du plan, le gouvernement fédéral permettra probablement à la province d’en prendre le relais, si elle le désire. Mais il se peut que cela n’arrive jamais, alors le gouvernement fédéral va continuer à collaborer au plan et à exploiter les aéroports afin de répondre aux besoins des collectivités.

Le sénateur Greene : Y a-t-il des aéroports privés dans le Nord?

M. Dawson : Je pense que la plupart appartiennent aux municipalités. Toutefois, il existe plus de 1 100 aéroports au Canada, et 95 p. 100 de leurs affaires sont attribuables aux 21 plus grands. La plupart des aéroports secondaires appartiennent aux municipalités, ou à des particuliers dans certains cas, mais j’ignore desquels il s’agit.

Le sénateur Greene : Qu’entendez-vous lorsque vous dites que les aéroports « appartiennent aux municipalités »?

M. Dawson : Je veux dire que l’aéroport appartient à la ville et que c’est elle qui l’exploite, comme dans le cas de Kelowna.

Le sénateur Greene : Je parlais plutôt du Nord.

M. Dawson : Dans le Nord, la plupart des aéroports appartiennent probablement aux territoires, mais j’ignore s’il y en a qui appartiennent aux municipalités. C’est ainsi ailleurs au Canada.

Le sénateur Greene : Certains aéroports appartiennent soit à la collectivité, soit à des intérêts privés, soit au gouvernement fédéral, ou bien ils sont exploités par lui, n’est-ce pas?

M. Dawson : Non, aucun aéroport du Nord n’appartient au gouvernement fédéral.

Le sénateur Greene : D’après la septième diapositive, on retrouve au Yukon un aéroport international, deux aéroports régionaux, 10 aéroports communautaires et 16 aérodromes. Sur le plan de la gestion, pouvez-vous m’expliquer la différence entre l’aéroport régional, l’aéroport communautaire et l’aérodrome?

M. Dawson : Tous les aéroports sont aussi des aérodromes puisque des avions peuvent s’y poser. Or, lorsqu’un aéroport gagne en importance, il doit être reconnu par le gouvernement fédéral, contrairement aux aérodromes, qui sont de simples installations d’atterrissage. Lorsque l’achalandage augmente, l’aérodrome doit être certifié, après quoi il devient un aéroport. Le qualificatif « régional » désigne un aéroport autosuffisant qui accueille moins de 200 000 passagers par année.

Sur le plan économique, nous n’utilisons pas le qualificatif « communautaire », mais plutôt l’expression « petit aéroport ». Les aéroports de cette catégorie n’accueillent habituellement que deux ou trois milliers de passagers par année. Il s’agit d’un système de classification.

To finish going up to the larger ones, we have what are called NAS airports, which are National Airports System airports, which are the 26 largest airports in Canada. Then there are remote airports, which we already talked about. These are just classifications.

Senator Greene: In the South, under the National Airports System, there is a range of fees and charges, et cetera, on the back of the ticket itself. Are all the airports in the North able to charge fees and are they all the same, or can an airport decide what fee it wants?

Mr. Dawson: Airports in the North are to charge fees as they see fit to meet the costs that they have, including infrastructure costs, if possible.

With respect to airports in the North, the costs of an airport are buried within the base airfare of the airline ticket and to that are added fees and taxes by other entities and also those of the airlines themselves, such as a fuel charge when fuel prices are out of whack.

[Translation]

Senator Boisvenu: Are all northern airports eligible to receive financial assistance from the federal government?

[English]

Mr. Dawson: Do you mean both ACAP and the Building Canada Fund?

[Translation]

Senator Boisvenu: They say the airports are having a very hard time in terms of infrastructure, and many investments need to be made.

Are all 70 or 80 northern airports eligible to receive assistance or does that depend on their classification, whereby some of them are below the threshold and are ineligible?

[English]

Mr. Dawson: For the ACAP funding, we went through that already, so you had to have a minimum of 1,000 scheduled passengers in a year and you are not federally owned. That would capture all the airports in the North. Therefore, they are eligible for ACAP.

[Translation]

Senator Boisvenu: That does not answer my question. Are all northern airports eligible for some sort of an assistance program to support or improve their infrastructure, or do some of them completely fail to meet the criteria for receiving federal assistance?

Pour terminer, les grands aéroports font partie du Réseau national des aéroports, ou RNA. Au Canada, les 26 aéroports les plus importants appartiennent à cette catégorie. Il y a enfin les aéroports éloignés, dont nous avons déjà parlé. Il s'agit d'une simple classification.

Le sénateur Greene : Dans le sud du pays, les aéroports du RNA prélèvent un éventail de taxes, de redevances et ainsi de suite, qui apparaissent au dos du billet. Tous les aéroports du Nord peuvent-ils percevoir des taxes? Dans l'affirmative, le taux est-il le même pour l'ensemble des aéroports, ou bien chacun peut-il fixer le sien?

M. Dawson : Les aéroports du Nord peuvent prélever une taxe à leur guise afin de couvrir leurs coûts, y compris celui des infrastructures, si possible.

Dans le Nord, les coûts d'un aéroport sont absorbés par le tarif aérien de base, auquel s'ajoutent les taxes et les redevances d'autres entités et des transporteurs aériens eux-mêmes, comme les frais de carburant lorsque les prix sont démesurés.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que tous les aéroports du Nord peuvent recevoir de l'aide financière du gouvernement fédéral?

[Traduction]

M. Dawson : Parlez-vous à la fois du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et du Fonds Chantiers Canada?

[Français]

Le sénateur Boisvenu : On dit que les aéroports souffrent énormément au niveau des infrastructures, qu'il y a beaucoup d'investissements à faire.

Est-ce que tous les 70 ou 80 aéroports du Nord sont admissibles à recevoir de l'aide ou est-ce que par leur catégorisation, certains passent sous la barre et n'y sont pas admissibles?

[Traduction]

M. Dawson : Dans le cas du PAIA, nous avons déjà expliqué que les aéroports admissibles au programme ne doivent pas appartenir au gouvernement fédéral et doivent accueillir un minimum de 1 000 passagers réguliers par année. Puisque c'est le cas de tous les aéroports du Nord, ceux-ci sont admissibles au programme.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Cela ne répond pas à ma question. Est-ce que tous les aéroports du Nord sont admissibles à un quelconque programme d'aide pour soutenir ou améliorer leurs infrastructures ou est-ce que certains sont complètement en dehors des normes pour recevoir de l'aide du gouvernement fédéral?

[English]

Mr. Dawson: I was trying to describe that in the ACAP fund they are all eligible.

In the Building Canada Fund, they were all eligible, but it was determined by their communities and the territories as to whether the investment in the airport was more important than another type of infrastructure such as a roadway or a city sewer. Decision making has to happen at the municipal and territorial level before it ever gets to the federal government.

[Translation]

Senator Boisvenu: Is the government's strategy, in terms of investments, to increase airport capacity or to improve current assets, especially when it comes to the enormous challenge posed by permafrost?

What is Transport Canada's philosophy in terms of investments?

[English]

Mr. Dawson: As Mr. Stacey described in the presentation, at a high level it is to allow the market forces to dictate where services should be supplied, depending on the demand.

The other part of the policy is if a larger city or a smaller community feels it is important to have the airport infrastructure in place, it is up to them to make that decision. We are not stepping in at this point in time in our policy to help one grow more than another. They are all equal, and they will grow at the speed that they are capable of and want to and that the demand will support.

[Translation]

Senator Boisvenu: So my understanding is that you allow the communities a great deal of freedom when it comes to investment decisions.

Mr. Dawson: That is their decision.

[English]

If they ask us and we feel the demand or proposal is warranted, the money is given to the communities. That is their responsibility, if I understand your question.

Senator Unger: On your last slide you say:

Demand for air services in the north is expected to grow over the next decade due to resource development and growing populations.

[Traduction]

M. Dawson : J'essaie de vous dire que tous ces aéroports sont admissibles au financement du PAIA.

Ils sont aussi admissibles au Fonds Chantiers Canada, mais ce sont les collectivités et les territoires qui doivent décider s'il est préférable d'investir dans les aéroports ou dans un autre type d'infrastructure, comme les chaussées ou les égouts. La décision doit être prise à l'échelle municipale et territoriale avant de parvenir au gouvernement fédéral.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que la stratégie du gouvernement, en ce qui a trait aux investissements, est d'agrandir la capacité aéroportuaire ou d'améliorer les actifs actuels, particulièrement en ce qui concerne le défi du pergélisol, qui est effectivement un défi immense?

Quelle est la philosophie du ministère des Transports concernant les investissements?

[Traduction]

M. Dawson : Comme l'a décrit M. Stacey dans la présentation, c'est pour permettre, à un niveau élevé, aux forces du marché de décider, en fonction de la demande, à quel endroit les services seraient fournis.

Pour ce qui est de l'autre élément de la politique, si une ville plus grande ou une communauté plus petite estiment qu'il est important pour elles d'avoir une infrastructure aéroportuaire, cette décision leur revient. Nous n'intervenons pas à ce moment-là avec notre politique pour aider une municipalité à croître plus qu'une autre. Elles sont toutes égales et leur croissance se fera au rythme qu'elles peuvent et veulent soutenir et que la demande soutiendra.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je comprends donc que vous laissez beaucoup de place aux communautés dans la prise de décisions sur les investissements à faire.

M. Dawson : C'est leur décision.

[Traduction]

Si elles nous en font la demande et si nous estimons que la demande ou la proposition est justifiée, les fonds sont donnés aux communautés. Si je comprends bien votre question, c'est leur responsabilité.

Le sénateur Unger : À la dernière diapositive, vous dites :

La demande de services aériens dans le Nord devrait augmenter au cours de la prochaine décennie en raison du développement des ressources et de la croissance démographique.

At what percentage do you expect that growth to continue? Would the market forces driving this change be primarily mining activity?

Mr. Stacey: Starting with the first question, I am not aware of any modelling that provides a specific number in terms of expected growth. Based on demand for natural resources, among other things, you would expect that there would be a significant demand moving into the future. I think that is largely based on demand for natural resources.

Senator Unger: What percentage of cargo is moved to the North on land?

Mr. Dawson: I would venture to guess on land that it would be probably a small percentage in that there are no roadways to get there. I would say it is 90 per cent marine and that 10 per cent or less is by air.

Senator Doyle: That is mostly in the winter.

Senator Unger: Edmonton used to be known as the gateway to the North. That is where I am from. I think that went back to the time when our municipal airport in the heart of the city had a lot of direct flights up North. Does that still hold true?

Mr. Dawson: I thought you were closing your municipal airport.

Senator Unger: Yes, we are, unfortunately, and I suspect Calgary is taking over that role. Do you have a comment?

Mr. Dawson: It could be displaced to the Edmonton International Airport as well. I know that they and Fort McMurray handle a lot of employees and workers coming out of the North and then on to further destinations. That would be dealt with at a more regional level rather than at headquarters in Ottawa.

Regarding the municipal airport in Edmonton, that is a case of a municipal decision to close an airport. I believe that there were some actions by a native community to try to interject or cease that.

Senator Unger: It was to no avail.

Mr. Dawson: That is another issue.

Senator Mercer: Regarding the direct question from Senator Boisvenu about the eligibility of northern airports for some type of government assistance, you referred to ACAP. Earlier in the presentation, as I made a note of it, we were told that only 45 airports in the North were eligible for ACAP funding. If that is correct, my calculations are that there are 70-plus airports in the North. I am confused. I am trying to link Senator Boisvenu's question, which is a good one, to the answer where you said all would be eligible for some type of assistance, but there was a limited number in an earlier response to another question. Could you clarify that for us, please?

À votre avis, en pourcentage, quelle devrait être cette croissance? Est-ce que les forces du marché à l'origine de ce changement seraient principalement l'activité minière?

M. Stacey : Pour répondre à la première question, je ne suis pas au courant de quelque modélisation que ce soit qui prévoit un pourcentage précis de la croissance. Selon la demande pour les ressources naturelles, entre autres, vous vous attendriez à une demande importante dans l'avenir. Je pense que tout cela repose en grande partie sur une demande pour les ressources naturelles.

Le sénateur Unger : Pour ce qui est des marchandises, quel pourcentage est transporté par voie terrestre vers le Nord?

M. Dawson : Je dirais, dans le cas du transport terrestre, que ce serait probablement un faible pourcentage en ce sens qu'il n'y a pas de route qui se rend dans le Nord. Je dirais que c'est 90 p. 100 par transport maritime, et 10 p. 100 ou moins par transport aérien.

Le sénateur Doyle : C'est principalement en hiver.

Le sénateur Unger : Edmonton était réputée pour être la porte d'entrée du Nord. C'est de là que je viens. Je pense que cela remonte à l'époque où notre aéroport municipal, au cœur de la ville, offrait de nombreux vols directs pour le Nord. Est-ce toujours le cas?

M. Dawson : Je pensais que vous fermiez votre aéroport municipal.

Le sénateur Unger : Oui, c'est ce que nous faisons, malheureusement, et je soupçonne que Calgary prend la relève. Qu'en pensez-vous?

M. Dawson : On pourrait aussi aller à l'aéroport international d'Edmonton. Je sais que cet aéroport et celui de Fort McMurray sont les points par lesquels transitent beaucoup d'employés et de travailleurs venant du Nord. De là, ils continuent vers d'autres destinations. Cet aspect serait réglé davantage au niveau régional qu'à l'administration centrale à Ottawa.

En ce qui concerne l'aéroport municipal à Edmonton, c'est la municipalité qui a décidé de fermer l'aéroport. Je crois qu'une collectivité autochtone a pris des mesures pour essayer de s'y opposer ou d'empêcher qu'on le ferme.

Le sénateur Unger : Mais en vain.

M. Dawson : C'est une autre question.

Le sénateur Mercer : Pour ce qui est de la question directe du sénateur Boisvenu quant à l'admissibilité des aéroports du Nord à une forme quelconque d'aide gouvernementale, vous avez parlé du PAIA. Plus tôt, dans la présentation, j'ai pris une note à cet effet, et on nous a dit que seulement 45 aéroports dans le Nord étaient admissibles aux fonds du PAIA. Si ce renseignement est exact, selon mes calculs, il y a plus de 70 aéroports dans le Nord. Je ne comprends pas. J'essaie de relier la question du sénateur Boisvenu, qui est excellente, à la réponse où vous avez dit que tous les aéroports seraient admissibles à une forme quelconque d'aide, mais il y avait un nombre limité dans une réponse donnée plus tôt à une autre question. Pourriez-vous clarifier cela pour nous, s'il vous plaît?

Mr. Dawson: I am not the expert on ACAP. I focus in my day-to-day functions on the larger NAS airports for the most part. For the ACAP program, if I misquoted, that is for lack of understanding. I believe you said there were more than 70.

Senator Mercer: According to slide 7, if I go across the three territories and add them up, there are over 70.

Mr. Dawson: I suppose you are saying not all are eligible for the ACAP.

Senator Mercer: I am not saying that.

Mr. Dawson: I am being proven wrong. The other airports that are in the North were eligible through the other infrastructure program we mentioned, the Building Canada Fund.

Senator Mercer: It is a combination of the Building Canada Fund and ACAP plan to cover all the airports.

Mr. Dawson: Yes.

Senator Housakos: Can you tell our committee what role, if any, territorial and regional governments have in terms of funding local airports in the northern part of the country?

Mr. Dawson: They both own and operate. They are paying for operating monies as well. They are to come up with as much capital as they can, and if there are programs available, such as ACAP, they should ask for them if it is safety related.

They also would be responsible for working with other parts of the territorial government through the Building Canada Fund to solicit or propose projects. They are totally responsible for their own infrastructure.

Senator Housakos: I will ask the question another way. What percentage of those local airports spend their money on infrastructure as opposed to federal money?

Mr. Dawson: That would be a good question.

Senator Housakos: Can you get that answer?

Mr. Dawson: Yes.

Senator Housakos: I assume it varies from airport to airport.

Mr. Dawson: One of our problems is that the only airports in Canada we can actually get financial information from are the larger 21 airport authorities. The three territorial airports do not share their data with us, and then I mentioned there are 1,100 airports in Canada. Those airports do not provide us with financial data, and we do not have the power to ask for it either.

M. Dawson : Je ne suis pas le spécialiste du PAIA. Dans l'ensemble, mes fonctions quotidiennes sont consacrées aux aéroports plus importants du RNA. Pour ce qui est du PAIA, si je me suis trompé, c'est par manque de compréhension. Je pense que vous avez dit qu'il y en avait plus de 70.

Le sénateur Mercer : Selon la diapositive 7, si je fais l'addition pour les trois territoires, il y en a plus de 70.

M. Dawson : Je suppose que vous dites qu'ils ne sont pas tous admissibles au PAIA.

Le sénateur Mercer : Ce n'est pas ce que je dis.

M. Dawson : Je suis donc dans l'erreur. Les autres aéroports du Nord étaient admissibles par l'entremise de l'autre programme d'infrastructure que nous avons mentionné, Chantiers Canada.

Le sénateur Mercer : C'est une combinaison de Chantiers Canada et du PAIA pour comprendre tous les aéroports.

M. Dawson : Oui.

Le sénateur Housakos : Pouvez-vous dire au comité quel rôle, le cas échéant, les administrations territoriales et régionales jouent dans le financement des aéroports locaux dans la partie septentrionale du pays?

M. Dawson : Ces administrations sont toutes deux les propriétaires et les exploitants. Elles versent aussi des fonds d'exploitation. Elles doivent amasser le plus de capitaux possible et, si des programmes sont disponibles, comme le PAIA, elles devraient les demander si c'est relié à la sûreté.

Il leur incomberait également de collaborer avec d'autres éléments du gouvernement territorial, par l'entremise de Chantiers Canada, pour demander ou proposer des projets. Elles assument l'entière responsabilité de leur propre infrastructure.

Le sénateur Housakos : Je vais reformuler la question. Quel pourcentage de ces aéroports locaux consacrent leurs fonds à l'infrastructure par opposition aux fonds fédéraux?

M. Dawson : Ce serait une bonne question.

Le sénateur Housakos : Pouvez-vous obtenir la réponse?

M. Dawson : Oui.

Le sénateur Housakos : Je suppose que cela varie d'un aéroport à l'autre.

Le sénateur Dawson : L'un de nos problèmes est que les seuls aéroports au Canada dont nous pouvons effectivement obtenir des renseignements d'ordre financier sont les 21 grandes administrations aéroportuaires. Les trois aéroports territoriaux ne nous communiquent pas leurs données, et j'ai aussi mentionné qu'il y a 1 100 aéroports au Canada. Ces aéroports ne nous fournissent pas de données financières, et nous n'avons pas le pouvoir de les demander non plus.

Senator Housakos: That is a good opening for my supplementary question. Senator Boisvenu asked you about the ACAP requests being made and who takes the decision in executing the projects, and I think in your response you mentioned that all local authorities execute the projects.

Mr. Dawson: If they are capable and then probably pull in subcontractors as required.

Senator Housakos: The question my colleague was asking and I would like an answer to is this: Once ACAP approves a project, what process does Transport Canada play in it, or do you just turn over the money and the project over to them and that is it?

Mr. Dawson: I will call on my subject matter expert yet again. I am not that familiar with the program at the higher level, sorry.

Ms. Bossé: With regard to ACAP, the process for application has quite a bit of due diligence built in at the front end. Essentially, even before an airport makes an application for an ACAP project, they would call us, and we would work with them in answering the questions from a technical perspective as well as the process for obtaining the funds.

When we at Transport Canada receive the application, there is a due diligence process, a priority setting process, et cetera, to pick the project. Only at the end of this would the contribution agreement be signed with the airport operator, and oftentimes these are provinces or municipalities. There is also oversight in terms of the grants and contributions program. There are audits that take place, et cetera.

If you are asking a question from a safety perspective in terms of the competencies of the project proponent to ensure the safety of the project, Transport Canada also has a regulatory role on the civil aviation side which also kicks in and ensures that the airports are operating safely. A condition of being able to even participate in ACAP is that you have an operating certificate. From a safety perspective, you have the competency to run your airport.

Senator Housakos: Does ACAP request from local authorities or the local airports a certain percentage of the project, or does all the money come from ACAP?

Ms. Bossé: It depends. In the North, 85 per cent of the funds come from ACAP for a particular project, so the rest would probably come from the airport owner. In the rest of the country, there is a sliding scale depending on the airport's ability to pay.

Le sénateur Housakos : Voilà une excellente entrée en la matière pour ma question supplémentaire : Le sénateur Boisvenu vous a posé une question au sujet des demandes faites au PAIA et il vous a demandé qui prend la décision d'exécuter les projets. Sauf erreur, vous avez mentionné, dans votre réponse, que toutes les autorités locales exécutent les projets.

M. Dawson : Si elles sont en mesure de le faire, puis elles font probablement intervenir des sous-traitants au besoin.

Le sénateur Housakos : La question que vous posait mon collègue, et à laquelle j'aimerais obtenir une réponse, est la suivante : dès que le PAIA approuve un projet, quel est le processus que suit Transports Canada, ou vous contentez-vous de leur remettre l'argent et le projet et c'est tout?

M. Dawson : Je vais demander à ma spécialiste de cette question d'intervenir une fois de plus. Je suis désolé, je ne suis pas tellement au courant du programme au niveau plus élevé.

Mme Bossé : Pour ce qui est du PAIA, le processus de demande repose passablement sur la diligence raisonnable au plan administratif. Essentiellement, même avant qu'un aéroport présente une demande pour un projet du PAIA, les responsables de cet aéroport nous appelleraient et nous collaborerions avec eux pour répondre aux questions d'un point de vue technique et pour ce qui est du processus pour obtenir les fonds.

À Transports Canada, lorsque nous recevons la demande, il y a un processus de diligence raisonnable, un processus d'établissement des priorités, et cetera, pour choisir le projet. Ce n'est qu'à la toute fin du processus que l'accord de contribution serait signé avec l'exploitant de l'aéroport, et souvent ce sont des provinces ou des municipalités. Il y a aussi une surveillance pour ce qui est du programme de subventions et de contributions. Des vérifications se font, et cetera.

Si vous posez une question du point de vue de la sûreté par rapport aux compétences du promoteur d'un projet d'assurer la sûreté du projet, Transports Canada joue un rôle de réglementation au niveau de l'aviation civile qui s'enclenche automatiquement et fait en sorte que les aéroports sont exploités en toute sécurité. Une condition pour pouvoir même participer au PAIA, c'est que vous déteniez un certificat d'exploitation. Du point de vue de la sûreté, vous avez la compétence d'exploiter votre aéroport.

Le sénateur Housakos : Est-ce que le PAIA demande aux autorités locales ou aux aéroports locaux un certain pourcentage du projet, ou est-ce que tous les fonds viennent du PAIA?

Mme Bossé : Cela dépend. Dans le Nord, 85 p. 100 des fonds viennent du PAIA dans le cas d'un projet donné, de sorte que le reste proviendrait probablement du propriétaire de l'aéroport. Dans le reste du pays, on a recours à une échelle mobile en fonction de la capacité de payer de l'aéroport.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: The information you are giving us is very helpful. Mr. Chair, I would like the witnesses to appear before us again in order to really speak at length about the role Transport Canada plays in northern development.

We know that economic development will be an important issue over the coming decades. A country like China has a specific vision in terms of developing Canadian resources — mines in the East, oil in the West. We know the magnitude of China's appetite for those resources. And what I am noting is that we are practically allowing the communities make decisions on their development.

I understand that municipalities should have their autonomy, but what makes me uncomfortable is that, if countries like China are investing into the development of raw materials in Canada and they have a particular vision — which is different from our unclear vision of northern development — I have a feeling all that will catch up with us.

That was not a question, but rather an observation. I would like the witnesses to appear before the committee again, so that we can discuss the vision of northern development, both in terms of the economy and in terms of means of transportation. That is because we cannot develop northern resources if our means of transportation are not efficient. Without that element, the North would be a bottomless pit for Canadian investments. That is an observation.

The Chair: We will actually be talking about the committee's future later, senator.

[*English*]

I would like to thank both witnesses for their testimony. As you can see, there is a lot of interest and there are still many questions on the table. You commented on a few things to be sent to the clerk and he will send it to us.

[*Translation*]

We will now go in camera and informally discuss the committee's future over the coming weeks and months.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Tuesday, October 16, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study emerging issues related to the airline industry (topic: focus on northern and regional issues).

Senator Stephen Greene (*Deputy Chair*) in the chair.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Les informations que vous nous donnez sont très intéressantes. Monsieur le président, je souhaiterais que les témoins reviennent devant le comité pour approfondir le rôle du ministère des Transports dans le développement nordique.

On sait que le développement économique représente un enjeu important pour les prochaines décennies. Un pays comme la Chine, qui a une vision unique en termes d'exploitation des ressources au Canada : les mines dans l'Est, le pétrole dans l'Ouest. On connaît l'appétit de la Chine pour ces ressources. Et ce que je constate, c'est que nous laissons pratiquement aux communautés le niveau décisionnel de leur développement.

Je comprends qu'il faut laisser aux municipalités leur autonomie, mais ce qui me rend mal à l'aise, c'est que si des pays comme la Chine investissent au Canada dans l'exploitation des matières premières et qu'ils ont une vision unique, différente de notre vision dispersée du développement du Nord, je crois que cela va nous jouer des tours.

Il ne s'agit pas d'une question mais plutôt d'un constat. J'aimerais que les témoins reviennent devant le comité pour que nous puissions échanger sur la vision du développement du Nord, tant sur le plan économique que sur le plan des moyens de transport. Parce que, effectivement, on ne peut pas exploiter les ressources du Nord si nos moyens de transport ne sont pas efficaces. Sans cela, le Nord serait un gouffre sans fond en termes d'investissements de la part du Canada. C'est un constat.

Le président : Nous allons justement parler de l'avenir du comité tout à l'heure, monsieur le sénateur.

[*Traduction*]

J'aimerais remercier nos deux témoins d'être venus. Comme vous pouvez le constater, il y a beaucoup d'intérêt et aussi beaucoup de questions. Vous avez parlé de certaines données à envoyer au greffier. Il nous les fera suivre.

[*Français*]

Nous allons maintenant faire la transition pour aller à huis clos et discuter de façon informelle de l'avenir du comité pour les semaines et les prochains mois.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le mardi 16 octobre 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien (sujet : les questions liées au Nord et aux régions).

Le sénateur Stephen Greene (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[English]

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

I would like to introduce everyone to our listening audience. Here today are Senator Mercer from Nova Scotia, Senator Eggleton from Ontario, Senator MacDonald from Nova Scotia, Senator Verner from Quebec, Senator Housakos from Quebec, Senator Unger from Alberta and Senator Doyle from the great province of Newfoundland and Labrador.

This morning we are continuing our work on the Canadian airline industry. For the coming weeks, the committee will focus its attention specifically on northern and regional issues.

Appearing before us today are John McKenna, President and Chief Executive Officer of the Air Transport Association of Canada; Les Aalders, Executive Vice President; and Wayne Gouveia, Vice President, Commercial General Aviation.

Also joining us today are Michael Pyle, President and CEO of the Exchange Income Corporation; and Adam Terwin, Chief Financial Officer.

Gentlemen, thank you very much for taking the time to be with us this morning. Mr. McKenna, the floor is yours.

John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada: Good morning ladies and gentlemen and members of the committee.

The Air Transport Association of Canada has represented Canada's commercial air transport industry for over 75 years. We have approximately 175 members operating in every region of Canada and providing service to a large majority of the more than 600 airports across the country.

Our 85 members fly in every region of Canada, many in the North, including Air North, Canadian North, First Air, Buffalo Airways, Calm Air, Nolinor Aviation and Air Labrador.

[Translation]

Other members of our association include Sunwing Airlines, Porter Airlines, Air Georgian, Bearskin Airlines, Harbour Air, Calm Air, Pacific Coastal Airlines, Flair Airlines, Transwest Air, Kelowna Flightcraft, London Air Services and Pascan Aviation, to name only a few.

Our membership also includes more than 50 flight-training schools across Canada with a strong international reputation, as 45 per cent of Canadian pilot licences being issued are going to foreigners receiving their flight training here. We also have in our ranks roughly 90 associate and affiliate members from all sectors of the service industry to commercial aviation.

[Traduction]

Le vice-président : Mesdames et messieurs mes collègues, je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Je voudrais présenter chaque membre du comité à ceux qui nous écoutent : le sénateur Mercer, de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Eggleton, de l'Ontario, le sénateur MacDonald, de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Verner, du Québec, le sénateur Housakos, du Québec, le sénateur Unger, de l'Alberta et le sénateur Doyle, de la magnifique province de Terre-Neuve-et-Labrador.

Nous poursuivons nos séances sur le secteur canadien du transport aérien. Au cours des prochaines semaines, nous mettrons particulièrement l'accent sur les enjeux pour le Nord et les régions.

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de l'Association du transport aérien du Canada : John McKenna, président et chef de la direction; Les Aalders, premier vice-président; Wayne Gouveia, vice-président, Aviation commerciale générale.

Nous entendrons également Michael Pyle, président et chef de la direction d'Exchange Income Corporations et Adam Terwin, chef de la direction financière.

Messieurs, je vous remercie infiniment d'avoir pris le temps de comparaître devant nous. Monsieur McKenna, c'est à vous la parole.

John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada : Mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour.

L'Association du transport aérien du Canada représente l'industrie du transport aérien commercial depuis plus de 75 ans. Nous comptons environ 175 membres œuvrant dans ce secteur dans toutes les régions du Canada et offrant des services dans la majorité des 600 aéroports et quelques.

Nos 85 membres qui sont des exploitants aériens offrent des vols dans toutes les régions du Canada, certains se concentrant dans le Nord, notamment Air North, Canadian North, First Air, Buffalo Airways, Calm Air, Nolinor Aviation et Air Labrador.

[Français]

D'autres membres de notre association incluent Sunwing Airlines, Porter Airlines, Air Georgian, Bearskin Airlines, Harbour Air, Calm Air, Pacific Coastal Airlines, Flair Airlines, Transwest Air, Kelowna Flightcraft, London Air Services et Pascan aviation pour n'en nommer que quelques-uns.

Notre affiliation compte également plus de 50 unités de formation en pilotage et d'autres instituts de formation en aviation qui forment des pilotes partout au Canada et qui ont un rayonnement international puisque 45 p. 100 des licences au Canada sont émises à des étrangers faisant leur formation ici. Nous comptons aussi environ 90 membres associés et affiliés provenant du secteur de services à l'industrie du transport aérien.

[English]

We appreciate the opportunity to appear before you today to speak about northern and regional issues in the airline industry. We are very impressed with the report this committee released in June on the future of air travel in Canada. It clearly identified the key issues affecting our industry and, more particularly, those pertaining to airports. Unfortunately, past and present governments never recognized aviation as the socio-economic enabler that it is but considered it more as an additional revenue stream, a cash cow. Clearly, the recommendations of your report were both relevant and long awaited.

[Translation]

Today, we will focus on three aspects of air travel in the North that make it very distinct from aviation elsewhere in Canada and that explain why aviation in the North warrants special consideration.

[English]

Air transport is a gateway to the North, a lifeline to the communities, bringing them health care, foodstuff, mail, fuel and other essential perishable goods. The extremely limited road and railroad accessibility makes air transport an essential service to these communities.

We wish to highlight three themes today. The user-pay concept does not work in the North. More infrastructure is needed. We must address, first, the lack of paved runways and its consequences; second, the need for improved communications and navigation aids; and third, the need for a “support the North” policy.

The user-pay concept does not work in the North. As your report clearly indicated, aviation not only pays its own way in Canada but also assumes many infrastructure and national security costs. Infrastructure improvements, CATSA, air navigation and other costs are entirely supported by the operators and their customers. In the larger class 1 airports, user pay renders airports uncompetitive with neighbouring U.S. airports. However, the volume of passengers sustains the system.

[Translation]

The situation is very different in the Canadian North. The biggest factor is that the combined population of the Northwest Territories, Yukon and Nunavut is only just under 112,000 — roughly the size of the average Canadian city. That population is spread over 3.9 million square kilometres. In other words, 0.3 per cent of Canada’s population is spread over 39.3 per cent

[Traduction]

Nous vous sommes reconnaissants de nous donner l’occasion de témoigner ce matin pour vous faire part de nos préoccupations sur les enjeux pour le Nord et les régions. Nous avons été très impressionnés par le rapport que vous avez publié en juin sur l’avenir des déplacements aériens au Canada. Votre rapport a très bien cerné les principaux problèmes auxquels font face notre industrie et, plus particulièrement, les aéroports. Malheureusement, le gouvernement actuel et ceux qui l’ont précédé n’ont jamais reconnu l’aviation canadienne comme un levier socioéconomique, mais bien comme une vache à lait. Non seulement les recommandations du rapport sont pertinentes, mais on les attendait depuis belle lurette.

[Français]

Nous voulons vous entretenir aujourd’hui sur trois aspects qui distinguent le transport aérien ailleurs au Canada et qui justifient pourquoi le Nord mérite une considération spéciale.

[Traduction]

Le transport aérien ouvre la porte du Nord. Il est essentiel à la survie des collectivités nordiques, leur donnant accès aux soins de santé, aux denrées alimentaires, au courrier, à certains carburants et à d’autres biens périssables vitaux. L’aviation est un service essentiel, à cause de l’accès quasi inexistant à cette région par route ou par chemin de fer.

Nous souhaitons insister sur trois thèmes aujourd’hui. Premièrement, le concept de l’utilisateur payeur ne doit pas s’appliquer dans le Nord. Deuxièmement, de meilleures infrastructures sont nécessaires, compte tenu du manque de pistes en dur, des conséquences de ce manque et de la nécessité de fournir de meilleures aides à la navigation et aux communications. Troisièmement, il faut adopter une politique pour favoriser le Nord.

Le concept de l’utilisateur payeur ne fonctionne pas dans le Nord. Comme en faisait état votre rapport, l’aviation canadienne ne peut pas compter sur le soutien financier gouvernemental. De plus, elle doit assumer le coût de son infrastructure et les frais au chapitre de la sécurité nationale. De plus, les exploitants et leurs clients doivent entre autres assumer les coûts liés à l’amélioration des infrastructures ainsi que verser les droits à l’ACSTA et les redevances de navigation aérienne. Les aéroports de catégorie 1 du Canada ne peuvent soutenir la concurrence des grands aéroports américains avoisinants en raison des nombreux frais imposés à l’utilisateur. Cependant, la quantité de passagers assure la survie du système.

[Français]

La situation est très différente dans le Nord canadien. Le plus grand facteur est que la population combinée des Territoires du Nord-Ouest, du Yukon et du Nunavut s’élève à peine à 112 000 âmes, soit la population d’une ville moyenne canadienne moyenne. Cette population est répartie sur plus de 3,9 millions de kilomètres carrés, autrement dit 0,3 p. 100 de la

of its total area. Also, let us not forget that air travel in the North also serves the natural resource industry, which is key to Canada's economic development and international trade. Although air travel in the North is essential to the local communities, its importance goes far beyond that of a lifeline to its citizens.

[English]

Northern communities need the support of government if their air transport is to be at par with the rest of Canada.

The North is in dire need of improved infrastructure. Governments have repeatedly promised to support the North but have yet to deliver concrete action. Projects in the North both are costlier and take more time to complete. In fact, the cost of any infrastructure project in the North is more than twice that in the rest of Canada. Equipment and materials have to be brought in by either air, ice roads or boat, conditions permitting, at a very high cost. Specialized labour must be flown in, housed and fed.

On the lack of paved runways and its consequences, commercial air service is extended to roughly 50 airports in the North, only 10 of which have paved runways. The rest have gravel strips. The lack of paved runways greatly limits the types of aircraft that can be used to service these communities. Very few large jet aircraft today can land on gravel strips. The Boeing 737 Classic is the last jet carrier that can be equipped with gravel kits, the cost of which is about \$1 million per aircraft. Turbo prop planes are the only other option, but they do not have the same range, speed or capacity.

The problem of aging aircraft and potential forced early retirement of such aircraft as the Boeing 737 Classic would make servicing the North very expensive and could lead to a drop in the quality of service to many northern communities.

An example of why the North warrants special consideration is Transport Canada's intention to impose compliance with ICAO's recommendations to install runway end safety areas at most airports offering commercial air service. This involves adding a 90-metre to 120-metre extension to the airstrip that would slow down or stop an aircraft overshooting the runway. This one-size-fits-all attitude towards aviation is completely incompatible with conditions in the North and is not supported by either a safety case or a business case applicable to that territory.

On the need for improved communications and navigation aids, flying in the North is very different from flying below the sixtieth parallel. The terrain and the weather are very hostile, the

population canadienne est répartie sur 39,3 p. 100 de la superficie totale du Canada. Aussi, il ne faut pas oublier que le transport aérien dans le Nord canadien dessert également l'industrie des ressources naturelles, qui constitue la clé du développement économique du Canada et de son commerce international. Bien que le transport aérien soit essentiel aux communautés nordiques, son importance va bien au-delà d'une ligne de vie à ces citoyens.

[Traduction]

Nos collectivités nordiques ont besoin d'un engagement financier de la part du gouvernement pour avoir un système de transport aérien semblable à celui du reste du Canada.

Le Nord canadien doit absolument améliorer son infrastructure. Le gouvernement a maintes fois promis son appui, sans toutefois prendre de mesures concrètes en ce sens. Dans le Nord, les projets coûtent plus cher et leur réalisation nécessite plus de temps. En fait, le coût de n'importe quel projet d'infrastructure y est plus élevé qu'ailleurs au Canada. L'équipement et les matériaux doivent être transportés par avion, sur des chemins de glace ou par bateau, si les conditions le permettent, ce qui fait grimper considérablement les coûts. Il faut faire venir par avion la main-d'œuvre spécialisée du Sud : il faut également la loger et la nourrir.

Abordons maintenant le manque de pistes en dur et ses conséquences. Le service aérien commercial est offert dans environ 50 aéroports du Nord, dont 10 seulement sont dotés de pistes en dur. Les autres pistes sont gravelées. Le manque de pistes en dur limite le type d'avion qui peut être utilisé pour desservir ces collectivités. Très peu de gros porteurs peuvent aujourd'hui atterrir sur des pistes gravelées. Le Boeing 737 est le dernier gros porteur qui peut le faire, moyennant un million de dollars par appareil. Les aéronefs à turbopropulseur constituent la seule autre solution, mais ils n'ont pas la portée, la vitesse et la capacité équivalentes.

En raison du vieillissement des appareils et la durée de vie écourtée des avions comme le Boeing 737, il coûte très cher de desservir le Nord, ce qui pourrait entraîner une diminution de la qualité des services offerts à de nombreuses collectivités nordiques.

Voici un exemple justifiant pourquoi le Nord canadien mérite une attention particulière : Transports Canada a l'intention de se conformer à la recommandation de l'OACI visant à doter la plupart des aéroports offrant le service aérien commercial d'aires de sécurité d'extrémité de piste. Il faudra donc ajouter de 90 à 120 mètres à la bande d'atterrissage afin qu'un avion faisant une sortie de piste puisse ralentir et s'arrêter. Cette approche uniformisée est complètement incompatible avec les conditions régnant dans le Nord. Les analyses de risques et de coûts n'en font pas une solution pertinente pour ce territoire.

Passons maintenant à la nécessité d'améliorer les aides à la navigation et à la communication. Dans le Nord, les vols sont radicalement différents que ceux effectués au-dessous du

area is huge, distances are long and services are limited. In addition, winter months bring long periods of darkness, limiting operational windows.

Approach aids are key safety factors and are insufficient in the North, making flying there riskier at the best of times. Flights are often long and subject to changing weather conditions on route. Current navigation aids are insufficient. More approach aids are required, including GPS approaches, wide area augmentation systems and better high-intensity lighting systems, just to name a few. The cost of developing approaches is significant, and the delays in getting them approved are long.

[*Translation*]

Weather information is also deficient. Many weather offices have been closed and pilots have to rely on weather reporting from people hundreds of kilometres away. On-site remote weather facilities are not available everywhere. Consequently, pilots often have to seek complementary weather information from untrained personnel on the ground. Also, most airports have limited Unicon service hours.

[*English*]

The lack of navigation and communication aids, including weather reporting, all contribute to lowering flight safety and limiting service.

The third point is the need for a support-the-North policy. Only a handful of carriers operate scheduled routes to about 50 destinations in the North. These are Air North, Canadian North, First Air, Calm Air and Air Inuit. They offer these services in a variety of aircrafts suited for the demanding conditions of the various destinations. Some of these routes are profitable, others much less so. The problem lies in that these carriers face stiff competition on the more profitable routes, thus soon making them a lot less profitable. In reality, the routes with the higher yield support the service to the lesser paying but nonetheless essential routes.

The mainline carriers are not interested in northern regional traffic so they do not service the remote communities. They are interested, however, in the southern feed network traffic, so much so that the mainline carriers are willing to accept marginal returns or even losses on northern gateway routes in order to protect or gain access to valuable network feed revenues of traffic going south. Therefore, we need a support-the-North policy in Canada.

This policy would be made up of two elements. The first would require carriers wanting to offer scheduled services on the gateway routes to either provide service beyond the gateway cities or enter into code share agreements with carriers servicing beyond the gateway cities. Such a policy would level the playing field and help to develop the North. The local communities would be the beneficiaries of a more sustainable service. The second

60° parallèle : le terrain et les conditions météorologiques sont inhospitaliers; la région est vaste; les distances sont longues; les services sont limités. De plus, les mois d'hiver apportent de longues périodes d'obscurité, ce qui restreint considérablement les activités.

Les aides à l'atterrissage sont essentielles pour assurer la sécurité. Dans le Nord, elles sont insuffisantes, ce qui rend les vols encore plus hasardeux dans le meilleur des cas. Les vols sont souvent longs, et les conditions météorologiques changent. Les aides à la navigation actuelles sont insuffisantes. Il faut davantage d'aides à l'atterrissage, notamment des approches GPS, des systèmes de renforcement à couverture étendue et de meilleurs systèmes d'éclairage à grande intensité. Ces améliorations coûtent cher, et il faut beaucoup de temps pour approuver de tels projets.

[*Français*]

Les renseignements météorologiques sont aussi déficients. Plusieurs bureaux météorologiques ont été fermés et les pilotes doivent compter sur des rapports météo transmis par des gens à des centaines de kilomètres. Les équipements sur place de rapport météo à distance ne sont pas disponibles partout, ce qui oblige les pilotes à faire appel à des gens non formés pour obtenir des informations complémentaires sur place. Aussi, le système Unicon n'est disponible qu'à des heures limitées dans la plupart des aéroports.

[*Traduction*]

Le manque d'aide à la navigation et à la communication, notamment de bulletins météorologiques, contribue à faire augmenter le risque et à restreindre les services.

Abordons maintenant le troisième point : la nécessité d'une politique favorisant le Nord. Seuls quelques transporteurs aériens offrent un service régulier dans environ 50 destinations du Nord : Air North, Canadian North, First Air, Calm Air et Air Inuit. Ces transporteurs utilisent divers aéronefs en fonction de la demande et des destinations. Certains trajets sont rentables alors que d'autres le sont beaucoup moins. Le problème, c'est que ces transporteurs font face à une concurrence féroce sur les trajets plus rentables, ce qui les rend rapidement moins rentables. En fait, les trajets plus rentables permettent d'offrir des vols sur les trajets moins rentables mais tout aussi essentiels.

Les grands transporteurs nationaux se désintéressent des vols dans le Nord. Ils ne desservent pas les collectivités éloignées. Cependant, ils axent leurs efforts sur les passagers à destination du Sud canadien. Ils vont même jusqu'à accepter un rendement piètre ou négatif sur les trajets vers le Nord pour avoir accès aux passagers à destination du Sud canadien. Par conséquent, il est essentiel d'adopter une politique favorisant le Nord.

Cette politique aurait deux volets. Premièrement, les transporteurs souhaitant offrir des services réguliers dans les collectivités servant de porte d'entrée devraient soit offrir des services au-delà de ces collectivités, soit conclure des accords de partage des codes de vol avec les transporteurs desservant les collectivités au-delà de ces portes d'entrée. Une telle politique procurerait à tous les mêmes règles et favoriserait la croissance du

element of a support-the-north policy would be a buy-North policy. Under this policy, federal agencies working in the North would adopt buy-North purchasing policies that would require that, subject to price competitiveness, their purchases should be made from northern businesses.

Federal air policy should recognize the role that northern air carriers play not only in providing service to remote communities but also in the growth and development of the northern economy. This policy should encourage mainline carriers to increase their access to northern markets through working relationships with northern air carriers and should encourage all Canadian air carriers to provide seamless passenger baggage transfers from carriers.

In conclusion, suffice it to say that it is difficult to describe air travel conditions in the North in just a few minutes. Aviation all over Canada is challenged by socio-economic and geographic conditions. The North, with its huge territory, hostile flying conditions and limited population, makes this challenge even greater. The lifeline that aviation represents in those communities warrants the full attention of government, and we commend you for including it in your study. I am happy to answer your questions.

The Deputy Chair: We will take questions at the end of both presentations.

Michael Pyle, President and CEO, Exchange Income Corporation: Thank you for the opportunity to address you today and discuss some of the issues facing the aviation marketplace in Canada's North. I have some short prepared comments, following which I would be glad to answer any questions you may have.

I thought it would be best to start with a brief description of our company, Exchange Income Corporation, and more specifically the unique segment of northern transportation in which we operate. EIC is a publicly traded company on the Toronto Stock Exchange with a market capitalization of over \$500 million. It operates in two unique segments: niche manufacturing and Northern Canadian aviation. We are the sole shareholder of five unique aviation companies that operate in Manitoba, Ontario and Nunavut. Unlike most of the aviation world, where many companies suffer through financial challenges on a regular basis, our five companies have an average of 50 years in operation and bear witness to the value of the service they provide.

Four of the companies operate fixed-wing operations while the fifth operates rotary wing aircraft. All of them provide transportation for people and freight on a scheduled and charter basis, as well as medevac services into Northern communities, which are predominantly First Nation or Inuit populated. Our aviation operation has a total of approximately 1,700 employees and over 100 aircraft and generates annual

Nord. Les collectivités profiteraient d'un service plus durable. Deuxièmement, il faudrait privilégier l'achat de biens et services du Nord. Les organismes fédéraux travaillant dans le Nord devraient donc, à prix égal, acheter des fournisseurs nordiques.

La politique fédérale en matière de transport aérien devrait reconnaître que les transporteurs aériens du Nord non seulement desservent les collectivités éloignées, mais favorisent également la croissance de l'économie de cette région. Il faudrait encourager les transporteurs nationaux à augmenter les services offerts dans le Nord, en les incitant à conclure des partenariats avec les transporteurs du Nord. Il faudrait encourager tous les transporteurs canadiens à fournir un service intégré de transfert des bagages entre les divers transporteurs.

En conclusion, j'ajouterais simplement qu'il est difficile de décrire en quelques minutes la situation du transport aérien dans le Nord. Dans l'ensemble du Canada, le transport aérien est assujéti à des conditions socioéconomiques et géographiques variées. Le Nord étant vaste et peu peuplé et les conditions de vol y étant dangereuses, les problèmes à surmonter sont exacerbés. Le transport aérien est vital pour les collectivités nordiques. C'est pourquoi le gouvernement devrait lui consacrer toute son attention. Nous vous félicitons d'avoir abordé cette question dans votre étude. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le vice-président : Les membres du comité poseront leurs questions après la deuxième déclaration préliminaire.

Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation : Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui dans le cadre de votre étude des nouveaux enjeux du transport aérien dans le Nord du Canada. Je ferai une brève déclaration, et je serai par la suite ravi de répondre à vos éventuelles questions.

J'ai pensé qu'il serait préférable de commencer par une brève description de notre entreprise, Exchange Income Corporation et, plus particulièrement, des services que nous offrons aux collectivités nordiques. Nous sommes une société de portefeuille coté à la Bourse de Toronto. Notre capitalisation boursière s'établit à plus de 500 millions de dollars. Notre entreprise se concentre sur deux domaines : fabrication de produits spécialisés et transport aérien dans le Nord du Canada. Elle est la seule propriétaire de cinq compagnies aériennes uniques en leur genre, qui desservent le Manitoba, l'Ontario et le Nunavut. Contrairement aux autres compagnies aériennes qui sont aux prises avec des problèmes financiers à intervalles réguliers, les nôtres sont en activité depuis en moyenne 50 ans et sont fières de la qualité des services qu'elles offrent.

Quatre de nos entreprises utilisent des appareils à voilure fixe, tandis que la cinquième emploie des aéronefs à voilure tournante. Elles transportent toutes des passagers et du fret à bord de vols réguliers et nolisés ainsi que des services d'évacuation médicale dans les collectivités du Nord qui sont peuplées principalement par les Premières nations et les Inuits. Environ 1 700 employés et plus de 100 appareils sont affectés à nos services de transport

revenues of approximately \$300 million. The following briefly describes each of the five businesses that collectively make up our aviation operation. For the most part, each business operates in a unique market, and they combine to make up a significant geographic area and a customer base of EIC's business in the northern aviation marketplace.

Perimeter Aviation operates a fleet of 19- to 45-seat aircraft and services First Nation communities in Northern Manitoba. The vast majority of these communities can be reached by land over winter roads for only a very short time in the late winter; as such, air travel is essential to move people and supplies into and out of these communities. In addition to the scheduled and charter service, Perimeter is the largest provider of non-critical medevac services in the province of Manitoba.

Calm Air International operates a fleet of 42- to 72-seat aircraft to regional centres in Manitoba, such as Thompson, Flin Flon and Churchill, as well as into all communities in the Kivalliq region of Nunavut. Calm Air provides scheduled and charter services as well as dedicated freight business to Manitoba and Nunavut.

Keewatin Air is predominantly a medevac carrier and is the sole-source provider of medevac services in the Kivalliq and Baffin Island regions of Nunavut. Keewatin also offers charter and scheduled services in limited areas of Nunavut.

Bearskin Lake Air Service operates a fleet of 19-seat aircraft and provides scheduled services to regional centres across Manitoba and Ontario.

Custom Helicopters operates a fleet of light- and medium-category rotary wing aircraft in Manitoba and Nunavut. They provide services to all types of customers from mining, to mapping, to fire suppression, to passenger transport, as well as a variety of industries and communities in these regions.

The message I would like to bring to you today is that aviation in Canada's North is a very different business from that in southern Canada. While both are affected by common factors, such as fuel prices or exchange rates, the main drivers of the business are very different. In the South, demand varies greatly with the state of the economy and ticket pricing. In the North, air service is an essential service where demand is remarkably constant and very price inelastic. In the South, modern fuel-efficient aircraft are essential to be competitive. In the North, poor infrastructure precludes the use of the most modern aircraft. In the South, increased competition reduces prices, while in the North high fixed costs of operation and price inelasticity make lower prices from higher competition unsustainable in the long run, and particularly in smaller markets can actually increase prices. In short, applying logic and regulation that is derived from southern experience to Canada's northern aviation marketplace will usually lead to poor outcomes.

aérien, qui génèrent des revenus annuels d'environ 300 millions de dollars. Je vous décrirai brièvement chacune de nos cinq entreprises de transport aérien. Pour l'essentiel, chacune possède son créneau. Collectivement, nos entreprises desservent un vaste territoire et s'assurent une clientèle qui permet à EIC d'être un joueur important dans le transport aérien dans le Nord.

Perimeter Aviation possède une flotte d'appareils de 19 à 45 sièges. Elle dessert les collectivités des Premières nations dans le Nord du Manitoba. En hiver, les routes donnant accès à la vaste majorité de ces collectivités ne sont pas praticables sauf pendant une brève période vers la fin de la saison froide. C'est pourquoi l'avion est essentiel au transport des passagers et du fret. Cette entreprise offre des vols nolisés et réguliers ainsi que des services d'évaluation médicale dans l'ensemble du Manitoba.

Calm Air International possède une flotte d'appareils de 42 à 72 sièges. Elle dessert les centres régionaux du Manitoba comme Thompson, Flin Flon et Churchill ainsi que la région de Kivalliq au Nunavut. Elle offre des vols nolisés et réguliers ainsi que des vols pour fret seulement au Manitoba et au Nunavut.

Keewatin Air se consacre principalement à l'évacuation médicale. C'est le seul transporteur à fournir de tels services dans la région de Kivalliq et dans celle de l'île de Baffin au Nunavut. Elle offre également des vols nolisés et réguliers dans certaines parties du Nunavut.

Bearskin Lake Air Service possède une flotte d'appareils de 19 sièges. Elle offre des vols réguliers vers des centres régionaux du Manitoba et de l'Ontario.

Custom Helicopters utilise des aéronefs à voilure tournante de tonnage faible ou moyen au Manitoba et au Nunavut. Elle offre des services à divers clients dans le secteur des mines, de la cartographie, de la lutte contre les incendies et du transport de passagers, dans les diverses collectivités.

Le message que je voudrais vous transmettre aujourd'hui, c'est que l'aviation dans le Nord canadien est très différente que celle dans le Sud canadien. Certains facteurs sont communs aux deux, notamment le prix du carburant ou le taux de change, mais les principales modalités commerciales et financières sont très différentes de l'une à l'autre. Dans le Sud, la demande fluctue en fonction de l'état de l'économie et du prix des billets. Dans le Nord, le transport aérien est un service essentiel où la demande est remarquablement constante et elle est inélastique par rapport aux prix. Dans le Sud, il faut se doter d'appareils modernes à haut rendement énergétique pour être concurrentiel. Dans le Nord, l'infrastructure n'est pas compatible avec ces appareils modernes. Dans le Sud, la concurrence fait baisser les prix, tandis que dans le Nord, les frais d'exploitation élevés et la demande inélastique par rapport aux prix ne permettent pas de soutenir à long terme la concurrence des entreprises qui pratiquent les bas prix, ce qui entraîne même une augmentation des prix dans certains petits marchés. En bref, nous obtenons souvent de mauvais résultats en appliquant au transport aérien dans le Nord la logique et les règles en vigueur dans le Sud du Canada.

In traditional marketplaces where additional competition is introduced, competition differences should benefit the consumer given that the additional competitive players bring more supply. That should have the effect of reducing price to the customer. In the northern aviation marketplace, the opposite is often true. The North uses airline transportation for individuals and freight and is an essential service. Given the high cost of operation in the North in this environment and the limited customers populating the area, the extra supply does not necessarily generate extra demand and drive down the cost of the service.

For example, when two airlines service a small northern community that is capable of filling a 20-seat aircraft, having both airlines compete for passengers in that market can lead to two airlines flying with a half-full aircraft. Given that the cost of operation of the aircraft is not affected significantly by whether there are 10 or 20 passengers on the plane, the increased competition will actually serve to drive up the average cost of each seat in the marketplace.

Imposing competition through bid processes that allocate government-paid services where the market is too small to be split often does not work as one would expect. Having multiple airlines dividing up a relatively fixed base of passengers and freight normally leads to two alternative outcomes: First, the airline may have to accept flying with empty seats on their aircraft and try to recoup the costs of that flight half full to the limited number of customers; and second, alternatively, the airline will try to minimize its costs by matching the smaller customer level with a smaller gauge aircraft. This often results in a less comfortable, less modern and, in some cases, less safe aircraft for the customer.

Our Perimeter business has been able to increase market share under free competition in the Manitoba marketplace. The First Nations communities that it services have been able to experience a lower cost per mile and the use of larger aircraft. The higher load factors that Perimeter has experienced, with its increased market share, has led it to increase the frequency of service to these communities and the quality of service to its customers at a lower price. Without the increased market share, Perimeter would not have been able to provide these benefits at a lower cost, and the inherent increase in safety with a newer, larger, more modern aircraft. It would have been hard to justify if there was reduced traffic volume.

Therefore it is imperative that implementing strategies, whether legislative or government procurement policies for competition in the northern marketplace, do not lead to decreased safety or an increased cost to customers. Our experience can actually be the opposite, given the characteristics of northern customers being served by the northern airlines. Free competition or government allocation by whole individual locations, versus splitting individual locations between airlines, may work better in the

Si la concurrence s'intensifie dans un marché traditionnel, le consommateur peut en tirer profit étant donné qu'il en découle une hausse de l'offre, ce qui est censé déboucher sur une baisse des prix. Cependant, le contraire est également vrai en ce qui concerne le marché du transport aérien dans le Nord. Pour y transporter les passagers et le fret, l'avion est essentiel. Étant donné les coûts d'exploitation élevés dans le Nord et le nombre restreint de clients, la hausse de l'offre n'entraîne pas nécessairement une augmentation de la demande ou une réduction des coûts d'exploitation.

Par exemple, lorsque deux transporteurs aériens desservent une petite collectivité nordique presque pas peuplée, le nombre de passagers possible est si restreint que les deux ne pourront vendre que la moitié de leurs sièges. Le coût d'exploitation de chaque appareil restant le même quel que soit le nombre de passagers à son bord, le prix moyen du billet augmentera donc dans ce marché restreint.

Lorsque la taille restreinte du marché est incompatible avec le jeu de la concurrence, on n'obtient pas toujours les résultats souhaités lorsqu'on impose un processus concurrentiel pour les marchés gouvernementaux. Si plusieurs transporteurs aériens se partagent une quantité relativement fixe de passagers et de marchandises, nous nous retrouvons habituellement avec deux possibilités : premièrement, chaque transporteur aérien devra peut-être accepter le fait d'avoir des sièges vides lors de certains vols et chercher à récupérer ce manque à gagner en augmentant le prix exigé aux autres clients. Deuxièmement, il devra essayer de réduire ses coûts en utilisant des appareils de gabarit inférieur pour transporter un nombre plus restreint de passagers. On se retrouve souvent alors avec un appareil moins confortable, moins moderne et, parfois, moins sûr.

Notre entreprise appelée Parameter a réussi à accroître sa part de marché sous un régime de libre concurrence au Manitoba. Les collectivités des Premières nations qu'elle dessert ont ainsi eu droit à une réduction du coût par mile et à des avions plus grands. Grâce à ses facteurs de charge supérieurs, conjugués à sa part de marché accrue, Perimeter a pu accroître la fréquence et la qualité de ses services pour ces collectivités, et ce, à un prix réduit. Sans l'accroissement de sa part de marché, Perimeter n'aurait pu fournir ces avantages à un coût moindre ni accroître de façon inhérente la sécurité grâce à l'utilisation d'avions plus récents, plus grands et plus modernes. Cela aurait été difficile à justifier s'il y avait eu un débit de circulation réduit.

Il est donc impératif que les stratégies mises en œuvre, qu'il s'agisse de politiques législatives ou de politiques d'approvisionnement du gouvernement en lien avec la concurrence sur le marché du Nord, n'entraînent pas une diminution de la sécurité ou un accroissement des coûts pour les clients. En fait, nous pouvons nous retrouver avec des résultats opposés, compte tenu des caractéristiques propres à la clientèle desservie par les compagnies aériennes du Nord. La libre

northern marketplace. As well, the use of smaller, less modern aircraft tends to be a less enjoyable flight experience and a less reliable means of moving customers.

With respect to inferior facilities, operating aircraft in the North with the existing airports' infrastructure produces higher costs for its customers and increased safety concerns. The majority of the runways used by our airlines utilize gravel airstrips that at a minimum result in higher maintenance costs for aircraft, as gravel and debris abuse the aircraft on takeoffs and landings. The gravel runways also put limitations on the type of aircraft and the guidance technology that are available to service the northern communities and developments therein. As a result, airlines operating in these regions are forced to use older aircraft that were built at a time when gravel runways were more predominant. However, the use of these older aircraft in today's market leads to increased operational costs and enhanced safety concerns.

The fuel burn rate of older aircraft is naturally less efficient as technologies in modern aircraft have improved. As well, the cost for airlines to continue to find replacement parts for older aircraft grows, as manufacturers stop producing them as frequently or in some cases altogether. There have been situations in the past for our airlines where a parts manufacturer has announced ceasing production of a certain part; as a result, our airlines have purchased the entire inventory that producer may have. There is a chance that another parts production supplier may not produce more of these parts in the future and we will need them in order to avoid parking the aircraft.

As mentioned previously, many of the safety features of modern aircraft are not available in older craft, except at very significant costs. As a result, there are increased safety concerns as the risks associated with flying older equipment are not mitigated by the enhanced safety equipment.

Also tied to safety, there is a tendency by northern airlines to fly smaller aircraft to fit onto the gravel runways, and that can also lead to the use of single-engine aircraft. Our airlines have made a policy to try and minimize the use of single-engine aircraft because of the risk of having an engine event in the terrain and environment in which we operate. It is a risk that we are unwilling to take for our customers, our employees and our shareholders. Only in certain circumstances will we use a single-engine aircraft, due to the

concurrence ou l'attribution gouvernementale selon des zones à part entière, plutôt que la division des zones entre les compagnies aériennes, pourraient mieux fonctionner sur le marché du Nord. Par ailleurs, l'utilisation d'appareils plus petits et moins modernes a tendance à diminuer le côté agréable du voyage et à en faire un mode de transport moins fiable pour les passagers.

Parlons maintenant de la qualité inférieure des installations. À cause de l'infrastructure des aéroports existants, l'exploitation d'aéronefs dans le Nord augmente les coûts pour la clientèle et suscite des préoccupations accrues en matière de sécurité. La plupart des pistes utilisées par nos compagnies aériennes sont revêtues de gravier, ce qui augmente à tout le moins les coûts d'entretien des avions puisque le gravier et les débris viennent user les appareils pendant le décollage et l'atterrissage. Les pistes en gravier limitent également le type d'avions et la technologie d'orientation qu'on peut utiliser pour desservir les collectivités du Nord. Par conséquent, les compagnies aériennes qui exploitent des activités dans ces régions sont forcées d'utiliser des modèles d'avions plus anciens, construits à une époque où les pistes en gravier étaient très répandues. Toutefois, l'utilisation de ces vieux appareils sur le marché d'aujourd'hui entraîne des coûts d'exploitation accrus et soulève des questions de sécurité.

La consommation de carburant est évidemment moins efficace dans les avions anciens que les avions modernes puisque ces derniers sont dotés de technologies améliorées. De plus, trouver des pièces de remplacement pour de vieux avions coûte de plus en plus cher pour les compagnies aériennes, car les fabricants réduisent leur production ou, dans certains cas, l'arrêtent carrément. Il est déjà arrivé qu'un fabricant de pièces annonce son intention de cesser la production d'une pièce donnée, obligeant ainsi nos compagnies aériennes à acheter tout le stock du producteur. Il y a un risque qu'un autre fournisseur décide de ne plus produire ces pièces dans l'avenir, mais nous en aurons besoin pour éviter d'entreposer les avions.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, plusieurs des dispositifs de sécurité installés dans les avions modernes ne sont pas disponibles dans les modèles plus anciens, à moins qu'on soit disposé à payer des sommes considérables. Il y a donc des préoccupations accrues en matière de sécurité puisque les risques associés à l'utilisation de vieux appareils ne sont pas atténués par des dispositifs de sécurité améliorés.

Toujours en ce qui concerne la sécurité, les compagnies aériennes du Nord ont tendance à utiliser des avions plus petits pour avoir assez de place sur les pistes en gravier, ce qui nécessite parfois l'utilisation de monomoteurs. Nos compagnies aériennes ont adopté une politique pour éviter le plus possible l'utilisation de monomoteurs à cause du risque de rencontrer un problème de moteur sur le terrain et dans l'environnement opérationnel. C'est un risque que nous ne sommes pas disposés à prendre pour nos

conditions and the length of the landing strip precluding any other. Examples of these would be Grise Fiord and Kimmirut, which do not allow for any other pressurized twin-engine aircraft.

These issues arise in our Keewatin Air medevac business that services the Eastern Arctic region, including Baffin Island. The contract Keewatin Air has with the Nunavut government requires the use of a Learjet for medevac flights that fly the long distance between Ottawa and Iqaluit. In most Nunavut communities, twin-engine turboprop aircraft, such as a King Air, are first used to transport the patient from his or her community to Iqaluit. Unfortunately, a Pilatus single-engine aircraft must be used to bring the patient from Grise Fiord to Kimmirut to Iqaluit, and then change aircraft to the modern Learjet to Ottawa. Critical time is lost for these patients as a result of having to use the single-engine aircraft and having to stop to change aircraft to make their way to Ottawa for medical treatment. This situation generates additional costs that are pushed down to the customer because of the requirement to have dual aircraft. It also means increased staffing for Keewatin Air, as we need to operate three aircraft types and incur capital costs of owning three aircraft.

A solution would be to implement minimum runway standards that would allow airlines to utilize faster and possibly larger twin-engine aircraft, which would increase safety standards by eliminating the risks associated with single-engine aircraft and would reduce the costs for customers where airlines could reduce the types of aircraft they are required to operate in the North.

Finally, southern policies are best kept in the South. Northern aviation marketplaces are commonly impacted in a unilateral fashion as a result of certain southern-based aviation regulations being forced on them with a broad brush, even though the differences between the markets do not allow for the same regulation. As a result, certain safety-based regulations that are designed for the South with good intent, and are considered to be effective in helping increase safety for operations in the southern marketplaces, can actually have negative implications for northern aviation companies and can lead to a decrease in the safety of operations in the northern aviation marketplace.

Given the lower volume of traffic and available capacity in the northern aviation marketplace, the increased costs to airlines operating in the North will force them into a situation where they need to find cost savings, as described previously. This often leads to the use of smaller, less modern aircraft. As a result, the application of the same southern-based aviation regulations to the northern marketplace can lead to a decrease in safety and therefore actually goes against the common purpose of regulation.

clients, nos employés et nos actionnaires. Nous utiliserons des monomoteurs dans certaines circonstances seulement, si les conditions et la longueur de la piste d'atterrissage empêchent toute autre option. À titre d'exemple, mentionnons les aéroports de Grise Fiord et de Kimmirut, qui ne peuvent pas accueillir d'avions bimoteurs à pression compensée.

Ces facteurs posent problème dans le cadre de notre entreprise d'évacuation sanitaire, Keewatin Air, qui dessert la région de l'Arctique de l'Est, y compris l'île de Baffin. Aux termes de son contrat avec le gouvernement du Nunavut, Keewatin Air est tenue d'utiliser un Learjet pour les vols d'évacuation sanitaire sur de longues distances entre Ottawa et Iqaluit. Dans la plupart des collectivités du Nunavut, on utilise d'abord un avion bimoteur turbopropulsé, comme un King Air, pour transporter le patient à Iqaluit à partir de sa collectivité. Malheureusement, il faut utiliser un avion monomoteur Pilatus pour amener le patient de Grise Fiord à Kimmirut, puis à Iqaluit; de là, il faut ensuite changer d'avion et utiliser un Learjet, un avion moderne, pour se rendre à Ottawa. C'est une perte de temps cruciale pour les patients parce qu'il faut utiliser un avion monomoteur, puis faire une escale pour changer d'avion avant de se rendre à Ottawa pour le traitement médical. L'exigence d'utiliser un avion à double commande entraîne des coûts supplémentaires qui sont refilés aux clients. Cela signifie également que Keewatin Air doit accroître son effectif, car on doit utiliser trois types d'avions et défrayer les coûts d'immobilisation qui s'y rattachent.

Une solution consisterait à mettre en œuvre des normes minimales relatives aux pistes, normes qui permettraient aux compagnies aériennes d'utiliser des avions bimoteurs plus rapides et peut-être plus grands. Ainsi, on augmenterait la sécurité en éliminant les risques associés aux avions monomoteurs. De plus, on réduirait les coûts pour les clients puisque les compagnies aériennes n'auraient plus à exploiter différents types d'avions dans le Nord.

Enfin, les politiques du Sud devraient rester dans le Sud. Les marchés de l'aviation dans le Nord subissent régulièrement les conséquences d'une application unilatérale de règlements basés sur les réalités du Sud dans le domaine de l'aviation, même si les différences entre les marchés rendent impossible l'application d'une même réglementation. Résultat? On se retrouve avec des règlements en matière de sécurité, conçus de bonne foi pour le Sud, qui sont censés aider à accroître efficacement la sécurité des exploitations sur les marchés du Sud, mais qui peuvent avoir des répercussions négatives sur les compagnies aériennes du Nord et réduire la sécurité des exploitations sur le marché de l'aviation du Nord.

En raison du faible volume de trafic aérien et de la limite de capacité disponible sur le marché de l'aviation du Nord, les compagnies aériennes dans le Nord doivent composer avec des coûts accrus, ce qui les oblige à trouver des moyens de réaliser des économies, comme je l'ai expliqué tout à l'heure. Pour y arriver, elles utilisent souvent des avions plus petits et moins modernes. Par conséquent, l'application des mêmes règlements au marché du Nord, règlements qui sont conçus en fonction des réalités du Sud, peut avoir pour effet de réduire la sécurité, ce qui va à l'encontre de l'objet même de la réglementation.

This issue is being raised because we believe it to be a significant concern. Having the application of consistent, aviation-based standard regulations in all parts of the Canadian airspace should not be done in a broad brush manner. Consideration needs to be given to regulating separately and taking into account the differences between the various regions.

I will give an example that we are currently living with today. One of our airlines is looking to invest approximately half a million dollars into each of our 19-seat aircraft to install a glass cockpit, which will enable these aircraft to utilize some of the most modern guidance and weather equipment. This equipment gives the aircraft the ability to land safely in inclement weather situations, which are more common in the North than in the South. This is a material upgrade to the decades-old technology that is in most of these aircraft today. This \$0.5 million upgrade is particularly significant when one considers that the value of these aircraft is between \$1 million and \$2 million each. Our company is willing to incur these significant expenditures to improve safety and make our operations more efficient.

Unfortunately, in this situation, Perimeter is now reconsidering this investment after spending significant time and money funding the development of a prototype for this type of aircraft because of certain Transport Canada mandatory standards that are being considered for implementation on expanding the runway end safety areas or RESAs. In a lot of northern airports the runways are located in areas where it is simply impossible to make these RESAs available because of the topography or the cost of expansion. As a result, we cannot use the technology.

As the runways are shortened to take into account the RESAs, the size of aircraft that can use them also decreases. In many of these northern airports this would result in the use of single-engine aircraft. Therefore, Perimeter is not willing to make this type of investment if the southern-based regulation takes away its ability to fly these aircraft in the North. As a result, the standard, the intent of which was to increase safety, actually does the opposite.

In addition to our concern for the safety aspect of operating this type of aircraft, single-engine aircraft are less modern and will result in higher costs being pushed down to our customers in the North.

Overall, the message I am bringing to the Senate today on behalf of EIC is that the northern aviation marketplace is unique and cannot be treated the same as the southern marketplace.

This concludes my formal comments. I want to thank you for the time to speak to you today and I would be pleased to answer any of your questions.

Si nous soulevons cette question, c'est parce que nous la jugeons très préoccupante. Quand vient le temps d'appliquer des règlements uniformes dans le domaine de l'aviation, on ne devrait pas généraliser en les imposant à l'ensemble de l'espace aérien canadien. Il faut envisager de réglementer les marchés séparément et tenir compte des différences entre les régions.

Je vous donne un exemple d'un problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui. Une de nos compagnies aériennes envisage d'investir environ un demi-million de dollars dans chacun de nos avions de 19 sièges afin d'y installer un poste de pilotage à écrans cathodiques, les équipant ainsi d'un matériel de téléguidage et de surveillance météorologique des plus modernes. Grâce à cet ajout, l'avion peut atterrir en toute sécurité en cas de mauvais temps, ce qui arrive plus souvent dans le Nord que dans le Sud. Il s'agit donc de moderniser une technologie vieille de quelques décennies en vue de doter ces appareils d'un matériel qui se trouve dans la plupart des avions d'aujourd'hui. Cette amélioration d'une valeur de 0,5 million de dollars est particulièrement importante, compte tenu du fait que la valeur de ces avions se situe entre 1 et 2 millions de dollars chacun. Notre société est disposée à engager ces dépenses importantes afin d'améliorer la sécurité et d'accroître l'efficacité de ses activités.

Malheureusement, vu les circonstances, Perimeter réexamine maintenant cet investissement après avoir consacré beaucoup de temps et d'argent à l'élaboration d'un prototype pour ce type d'avion. Pourquoi? Parce que Transports Canada envisage de mettre en œuvre certaines normes obligatoires pour élargir les aires de sécurité d'extrémité de piste. Dans beaucoup d'aéroports du Nord, les pistes sont situées dans des zones où il est tout simplement impossible d'avoir ces aires de sécurité à cause de la topographie ou du coût de l'expansion. Nous ne pouvons donc pas utiliser la technologie.

À mesure qu'on raccourcit les pistes pour tenir compte des aires de sécurité d'extrémité de piste, la taille des avions qui peuvent y atterrir diminue également. Dans bien des aéroports du Nord, il faudrait alors utiliser des avions monomoteurs. Voilà pourquoi Perimeter n'est pas disposée à faire ce type d'investissement si le règlement, qui est basé sur le marché du Sud, l'empêche d'utiliser ces avions dans le Nord. Par conséquent, la norme, qui vise à accroître la sécurité, finit par faire le contraire.

Outre le facteur sécurité qui nous préoccupe relativement à l'exploitation de ce type d'avion, il y a le fait que les avions monomoteurs sont moins modernes, d'où les coûts accrus qui seront refilés aux clients dans le Nord.

En somme, le message que je veux transmettre aujourd'hui au Sénat pour le compte d'EIC, c'est que le marché de l'aviation du Nord est unique en son genre et ne peut pas être traité de la même manière que le marché du Sud.

Voilà qui met fin à mes observations. Je tiens à vous remercier de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui et je suis disposé à répondre à vos questions.

The Deputy Chair: Thank you very much. That was very interesting. We will begin questions with Senator Mercer, followed by Senator Doyle.

Senator Mercer: First, thank you gentlemen for being here. As the chair said, it has been very informative. For those of us who have recently travelled to the North, you have not surprised us with anything. A cookie cutter approach to airport regulations does not work in the North, and I think we learned that pretty quickly when we were up there.

You talked about the infrastructure improvements and the cost of CATSA and air navigation. Someone will have to go on to define the North because, after what I say, everybody will want to be part of it. Are you suggesting that Transport Canada take over the cost of CATSA and air navigation and contribute in a more meaningful way to infrastructure improvements in the North?

Mr. McKenna: Well, I do not think that I would delegate that to Transport Canada. They have their hands full already and are having a hard time coping with what they have to do right now. I do think that the federal government should play a larger role in financing this infrastructure.

Senator Mercer: I guess that I used Transport Canada only because it was convenient. It could be some other government agency.

One of the issues that we discovered when we were in the North is a regulation that says that any city waste disposal site has to be at least four kilometres away from the airport. In some of the communities that we visited, four kilometres away puts you in the middle of the ocean. There is no road that goes four kilometres beyond the airport, so it is difficult. You have not addressed that issue, which does come down to a safety issue, although, in the more northerly parts, birds are not really a problem because they are not that present up there.

You have not talked about that particularly. Mr. Pyle, you have not mentioned it because you are flying a lot smaller aircraft in some very remote communities. Has this been an issue that you have heard?

Mr. Pyle: In our Nunavut operations, we have very few issues with flying wildlife.

In Manitoba, it is a regular concern. In some of the First Nations communities, the regulations requiring dumps to be that distance away are not always followed, and birds are a significant safety factor for us with turboprop aircraft.

Senator Mercer: Okay. Mr. Pyle, Exchange Income Corporation, as you described it to us, operates two segments — niche manufacturing and Northern Canadian aviation. Is there a linkage between your Northern Canadian aviation and your niche manufacturing?

Le vice-président : Merci beaucoup. C'était très intéressant. Nous allons commencer la période des questions avec le sénateur Mercer, qui sera suivi du sénateur Doyle.

Le sénateur Mercer : Tout d'abord, je tiens à vous remercier, messieurs, de votre présence. Comme le président l'a dit, c'était très instructif. Pour ceux d'entre nous qui sont récemment allés dans le Nord, vos observations ne nous surprennent pas. Une approche universelle en matière de réglementation des aéroports ne fonctionne pas dans le Nord, et je pense que nous l'avons vite constaté quand nous étions là.

Vous avez parlé des améliorations à l'infrastructure et du coût de l'ACSTA et de la navigation aérienne. Il faudra bien que quelqu'un définisse le Nord car, après ce que je vais dire, tout le monde voudra en faire partie. Êtes-vous en train de suggérer que Transports Canada assume le coût de l'ACSTA et de la navigation aérienne et contribue de façon plus concrète à l'amélioration de l'infrastructure dans le Nord?

M. McKenna : Eh bien, je ne pense pas que je délèguerais cette tâche à Transports Canada. Le ministère en a déjà plein les bras et éprouve de la difficulté à s'acquitter de ses responsabilités actuelles. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle accru dans le financement de cette infrastructure.

Le sénateur Mercer : Je suppose que j'ai évoqué Transports Canada seulement par commodité. Cela pourrait être un autre organisme gouvernemental.

Un des problèmes que nous avons découverts lors de notre séjour dans le Nord, c'est qu'il y a un règlement selon lequel tout dépotoir municipal doit être situé à au moins quatre kilomètres de l'aéroport. Dans certaines des collectivités que nous avons visitées, à quatre kilomètres, on se retrouve en plein milieu de l'océan. Il n'y a pas de chemin à quatre kilomètres de l'aéroport. C'est donc difficile. Vous n'avez pas parlé de cette question — qui revient, au fond, à un problème de sécurité —, quoique dans les régions plus au Nord, les oiseaux ne posent pas vraiment de problème puisqu'ils sont rares là-bas.

Vous n'avez pas parlé de ce point précis. Monsieur Pyle, vous n'en avez pas fait mention parce que vous utilisez des avions beaucoup plus petits dans des collectivités très éloignées. S'agit-il d'un problème dont on vous a parlé?

M. Pyle : Dans le cadre de nos activités au Nunavut, nous avons très peu de problèmes avec les oiseaux.

Au Manitoba, par contre, il s'agit d'une préoccupation régulière. Dans certaines collectivités des Premières nations, on ne respecte pas toujours les règlements selon lesquels les dépotoirs doivent être situés à une certaine distance, et les oiseaux constituent un problème de sécurité important lorsque nous utilisons des avions à turbopropulseur.

Le sénateur Mercer : D'accord. Monsieur Pyle, vous avez dit qu'Exchange Income Corporation exploite deux segments — la fabrication de produits de créneaux et l'aviation dans le Nord canadien. Y a-t-il un lien entre les deux?

Mr. Pyle: No. The company actually started as an income trust in 2004. The idea was to provide a diversified income stream, and so we have two unique, separate business units within Exchange Income Corporation.

Senator Mercer: It just seemed unusual to see them on the same line. I thought maybe there was a connection that we had not seen.

As well, Mr. McKenna, I could not pass up asking this question because you did mention the fact that, in part of your membership, there are 50 flight training schools across the country, and a large number of those schools are training foreign students. Forty-five per cent of the Canadian pilots' licences being issued are going to foreigners getting their flight training.

Since 9/11, have the rules changed as to how these flight schools operate and how the licences are issued to pilots who are not Canadians?

Mr. McKenna: I will defer this to Wayne Gouveia. He is our flight school specialist.

Wayne Gouveia, Vice President, Commercial General Aviation, Air Transport Association of Canada: Thank you, Mr. McKenna. Citizenship and Immigration Canada is going through a process right now in reviewing the process for foreign student pilot permits in Canada. We are trying to make sure that we create a level playing field internationally for Canadian companies because we are currently in a situation where Citizenship and Immigration Canada, working with the Department of Foreign Affairs and Industry Canada are in the development of a process. As a result, students are caught in the middle of that until they define what the requirements are going to be.

We are finding, quite frankly, a concern that students who would normally come here to train are being turned away from Canada and being accepted through U.S. FAA or TSA requirements. Have things changed? Yes, they have. Have we figured out the way forward in terms of how to keep this important part of our business active? As you said, it is 45 per cent now of all the business that we have in flight training in Canada, and it is an economic enabler for this aspect of the business. It helps to create revenues for the purchase of new aircraft, new simulators and new technology, which is something that we have not seen, at this level, in 30 years in that sector. It is a very important question.

Senator Mercer: It seems to me that, 10 years plus on from 9/11, we are still in the development of the process. One would have thought that someone — and it has gone over two governments, so this is not a political comment — would be a little more concerned about this. It is something for future study, Mr. Chair.

M. Pyle : Non. En fait, l'entreprise a été lancée en 2004 à titre de fiducie de revenu. L'intention était d'assurer une source de revenus diversifiée. Voilà pourquoi Exchange Income Corporation compte deux entités commerciales qui sont tout à fait distinctes.

Le sénateur Mercer : C'est simplement parce que j'ai trouvé inhabituel de voir les deux ensemble. Je pensais qu'il y avait peut-être un lien qui nous avait échappé.

Par ailleurs, monsieur McKenna, je ne peux m'empêcher de poser cette question parce que vous avez dit qu'il y a, parmi vos membres, 50 écoles de pilotage d'un bout à l'autre du pays. On sait qu'un grand nombre de ces écoles forment des étudiants étrangers. En effet, 45 p. 100 des licences de pilotage émises au Canada sont accordées à des étrangers qui viennent ici pour suivre leur formation.

Depuis les attentats du 11 septembre, les règles ont-elles changé quant à la façon dont les écoles de pilotage fonctionnent et à la façon dont les licences sont attribuées aux pilotes qui ne sont pas canadiens?

M. McKenna : Je vais laisser Wayne Gouveia répondre à cette question. Il est notre spécialiste en ce qui concerne les écoles de pilotage.

Wayne Gouveia, vice-président, Aviation générale commerciale, Association du transport aérien du Canada : Merci, monsieur McKenna. Citoyenneté et Immigration Canada est en cours d'examiner le processus lié à l'attribution de licences de pilotage aux étudiants étrangers au Canada. Nous essayons de nous assurer que les entreprises canadiennes bénéficient de règles du jeu équitables à l'échelle internationale. Pour le moment, Citoyenneté et Immigration Canada, en collaboration avec le ministère des Affaires étrangères et Industrie Canada, travaillent à élaborer un processus. Par conséquent, les étudiants sont pris en tenaille jusqu'à ce qu'on définisse les exigences.

Ce qui nous inquiète, très franchement, c'est que les étudiants qui viendraient normalement ici pour suivre leur formation se voient refuser l'entrée au Canada et se font accepter aux États-Unis pour suivre une formation selon les exigences de la FAA ou de la TSA. La situation a-t-elle changé? Oui. Avons-nous trouvé des moyens d'assurer la survie de ce segment important de notre secteur? Comme vous l'avez dit, cela représente maintenant 45 p. 100 de toutes les activités liées à la formation de pilotage au Canada. C'est donc un moteur économique pour cet aspect des affaires. Grâce aux revenus générés par ce segment, nous pouvons acquérir de nouveaux aéronefs, de nouveaux simulateurs et de nouvelles technologies. C'est du jamais vu dans ce secteur au cours des 30 dernières années. Voilà pourquoi il s'agit d'une question très importante.

Le sénateur Mercer : J'ai l'impression que, plus de 10 ans après les attentats du 11 septembre, nous en sommes toujours à l'élaboration du processus. On se serait attendu à ce que quelqu'un — et il y a eu deux gouvernements, alors ceci n'est pas une observation politique — s'attarde un peu plus sur cette question. Voilà un sujet qu'on pourrait envisager d'étudier ultérieurement, monsieur le président.

The Deputy Chair: Perhaps it is.

Senator Doyle: For the companies who serve the North, how difficult is it to be financially viable? I look at the comment you made here: “Unfortunately, past and present governments never recognized aviation as the socio-economic enabler that it is but considered it more as an additional revenue stream, a cash cow.”

Would that be the case in the North as well for government? Would it be a revenue generator for government in the North, or would it be a cost to government to operate these airports in the North or for you to operate them on government subsidy? I do not imagine that government would really be making any money on the Northern industries.

Mr. McKenna: As far as the carriers are concerned, the rule applies to everyone across Canada. Infrastructure belongs to the communities up North. Many of them have access to certain federal money for certain aspects of their infrastructure but not for all, of course, and not for many of the things that we have raised. That would be the main distinction between the North and the South.

Senator Doyle: You said that the regulations could become quite burdensome, and we have heard it here before as well. Obviously, you have problems with some of the regulations that government imposes on the small airports. Could you give me some examples of that?

Mr. McKenna: Who are you addressing the question to?

Senator Doyle: Anyone at all. I think that you mentioned that the regulations are quite burdensome?

Mr. Pyle: It is not so much that the regulations are burdensome. It is the uniform way in which we try to apply regulation. The kind of equipment that is required when our aircraft land in Winnipeg at the end of a flight from the North is one thing. It is another to apply the regulation that is required there to Whale Cove, where there are 400 people and a gravel strip in the middle of nowhere. If you apply a high enough standard to what we have to do to utilize the modern equipment in Whale Cove, the airline says that we cannot use it. Then, we use the same stuff that we were flying with in the 1980s in those marketplaces. That means that we have more flights that cannot get in because of weather because we cannot take advantage of the modern equipment. This, in turn, pushes up prices.

It means that our pilots have more difficult landing situations. One of the biggest things that I wanted to accomplish in coming here was to get across the fact that we need to look at how to make

Le vice-président : C'est une possibilité.

Le sénateur Doyle : À quel point est-il difficile pour les entreprises qui desservent le Nord de demeurer financièrement viables? Je me réfère à l'observation suivante que vous avez formulée : « Malheureusement, le gouvernement actuel et ceux qui l'ont précédé n'ont jamais reconnu l'aviation canadienne comme un levier socioéconomique, mais bien comme une vache à lait ».

Est-ce également ainsi que les gouvernements du Nord envisagent l'aviation? Représente-t-elle une source de revenus pour les gouvernements du Nord, ou l'exploitation des aéroports du Nord occasionne-t-elle des coûts aux gouvernements, qu'ils s'en occupent eux-mêmes ou qu'ils vous subventionnent pour le faire? Je ne pense pas que les industries du Nord permettent vraiment aux gouvernements de réaliser des profits.

M. McKenna : Tous les transporteurs sont assujettis à la même règle, quelle que soit la région du Canada où ils exercent leurs activités. Les infrastructures appartiennent aux collectivités du Nord. Bon nombre d'entre elles ont accès à des fonds fédéraux pour gérer certains aspects de leurs infrastructures, mais pas la totalité d'entre eux et très peu de ceux que nous avons abordés. C'est principalement ce qui distingue les collectivités du Nord des collectivités du Sud.

Le sénateur Doyle : Vous avez mentionné que les règlements pourraient devenir plutôt lourds, et c'est également ce qu'on nous a signalé auparavant. Manifestement, certains des règlements que le gouvernement impose aux petits aéroports vous causent des problèmes. Pourriez-vous me donner quelques exemples des problèmes en question?

M. McKenna : À qui adressez-vous la question?

Le sénateur Doyle : À n'importe qui. Je pense que c'est vous qui avez mentionné que les règlements étaient plutôt lourds?

M. Pyle : Le problème n'est pas tant que les règlements sont lourds, c'est plutôt qu'on tente de les appliquer uniformément. C'est une chose d'exiger que nous disposions d'un certain type d'équipement quand nos avions arrivent du Nord et atterrissent à Winnipeg, c'en est une autre d'exiger la même chose à Whale Cove, une collectivité qui compte 400 habitants et une piste d'atterrissage de gravier construite au beau milieu de nulle part. Si les normes à respecter pour pouvoir se servir de matériel moderne à Whale Cove sont trop élevées, la ligne aérienne refusera que nous l'utilisions. Par conséquent, nous desservirons ces marchés à l'aide des mêmes appareils que nous pilotions dans les années 1980, et les conditions météorologiques entraîneront l'annulation d'un plus grand nombre de vols, parce que nous ne serons pas en mesure de tirer parti d'un équipement moderne. Cela aura pour effet de faire grimper les prix.

Cela signifie aussi que nos pilotes doivent affronter des conditions d'atterrissage plus difficiles. L'un des principaux objectifs que je souhaitais atteindre en venant ici était de vous

it safer to fly into those airports, not how to make it safer to fly into Winnipeg. Even within the North, there are huge differences.

The equipment available in Iqaluit, Rankin Inlet or Yellowknife is quite modern and sophisticated. That is not the issue. Big jets fly into those markets. It is Arviat, Chesterfield Inlet or Whale Cove. In Manitoba, it is Shamattawa or St. Theresa Point where there is virtually no equipment, and we are flying smaller aircraft into those. We need to tailor the regulatory environment to improve the safety and control in those locations, not try to make those locations look like Winnipeg, because then you end up making it cost-prohibitive.

We are prepared to increase the value of those aircraft. On an aircraft worth \$1 million to \$2 million, we are prepared to put in a half-million-dollar glass cockpit to improve the safety profile of that aircraft. A change in regulation, as mentioned, may well preclude that after we have built the prototype. It is so ironic that an investment we are trying to make in safety is being precluded by a regulation that does not fit those marketplaces. We need to change the legislative environment to say that the North is different. Smaller aircraft are different. Short runways are different. Let us set safety regulations that make those areas safe and not try to make them Winnipeg or Toronto or Ottawa or whatever.

Senator Doyle: Government would be applying these regulations with a broad brush, is what you are saying.

Mr. Pyle: Exactly, as opposed to specializing.

Senator Doyle: What applies up there should not necessarily be what applies down here.

Mr. Pyle: Correct.

Senator Doyle: How involved is government, provincial and federal? Are they taking steps to ensure the future of transportation in the North? Is it sufficient? What should they be doing specifically to ensure the future of remote transportation? Obviously you are saying it is not enough right now. They should be putting in more money in terms of infrastructure, is one thing, besides the regulations.

Mr. Pyle: I have talked a fair bit about the regulation part. The other thing, quite simply, is that if we can improve the ground infrastructure, it increases the number of types of aircraft we can operate. One of the longer-run problems we face is that planes were regularly manufactured with gravel capability in the 1980s and 1990s. Today, there are not jets manufactured, and even turbo props are limited today, the modern ones, in terms of what gravel kits we can put on and how expensive it is. There will

faire comprendre que nous devons réfléchir à la façon de rendre plus sécuritaires les vols à destination de ces aéroports, et non ceux à destination de Winnipeg. Il y a d'énormes différences même entre les divers aéroports du Nord.

Le matériel disponible à Iqaluit, Rankin Inlet ou Yellowknife est très moderne et perfectionné. Ces endroits ne sont pas problématiques. Des gros-porteurs desservent ces marchés. Toutefois, à Arviat, Chesterfield Inlet et Whale Cove ainsi qu'à Shamattawa et St. Theresa Point, au Manitoba, le matériel est presque inexistant, et nous pilotons des petits avions vers ces destinations. Nous devons adapter la réglementation de manière à accroître la sécurité et le contrôle à ces endroits. Nous ne devons pas tenter de donner à ces aéroports l'aspect de celui de Winnipeg, car nous finirons par rendre inabordable les coûts du transport aérien là-bas.

Nous sommes disposés à accroître la valeur de ces avions. Nous sommes prêts à installer des postes de pilotage en verre, qui coûtent un demi-million de dollars, dans des avions qui valent de 1 à 2 millions de dollars, et ce afin de rehausser la sécurité de ces avions. Comme il a été mentionné auparavant, une modification de la réglementation pourrait bien faire obstacle à la modernisation de ces avions que nous allions entreprendre après avoir construit le prototype. Il est ironique qu'un règlement mal adapté à ces marchés nous empêche d'investir dans la sécurité des avions. Nous devons modifier le cadre législatif de manière à ce qu'il reconnaisse que le Nord est différent, tout comme le sont les petits avions et les petites pistes. Permettez-nous d'élaborer des règles de sécurité qui rendent ces aéroports sécuritaires, sans tenter de les faire ressembler aux aéroports de Winnipeg, Toronto, Ottawa ou peu importe.

Le sénateur Doyle : Ce que vous dites, c'est que le gouvernement devrait appliquer ces règlements de manière générale.

M. Pyle : Au lieu de se spécialiser, oui.

Le sénateur Doyle : Les règles qui s'appliquent dans le Nord ne devraient pas nécessairement s'appliquer dans le Sud.

M. Pyle : C'est exact.

Le sénateur Doyle : Dans quelle mesure le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux interviennent-ils? Prennent-ils des mesures pour assurer l'avenir des transports dans le Nord? Ces mesures sont-elles suffisantes? Que devraient-ils faire au juste pour garantir l'avenir des transports dans les régions éloignées? Manifestement, vous dites que leurs mesures ne suffisent pas en ce moment. Premièrement, outre la réglementation, ils devraient investir davantage dans les infrastructures.

M. Pyle : J'ai parlé assez longuement de la réglementation. Si nous pouvions, en plus, améliorer les infrastructures au sol, cela accroîtrait le nombre de différents types d'avions que nous pouvons utiliser. L'un des problèmes à long terme auxquels nous nous heurtons est que, dans les années 1980 et 1990, les avions étaient souvent fabriqués de manière à pouvoir atterrir sur des pistes de gravier. De nos jours, aucun avion à réaction n'est fabriqué de cette manière. De plus, la gamme d'équipements

always be certain communities that are too small to support a paved runway, but to the extent we can look at technologies that allow the gravel to be more compacted, do less damage and have the manufacturer view it as a hard surface, it would be valuable in terms of operating. From our point of view, infrastructure and regulation are the two main issues.

Senator Doyle: You do get fuel subsidies and that kind of thing, I would imagine, do you?

Mr. Pyle: No. We buy our fuel in Nunavut from the Government of Nunavut, largely, and in Manitoba we cache our fuel ourselves. We have built fuel farms all across the province because fuel is not otherwise available. We have built our own infrastructure.

Senator Doyle: You have no subsidies in that regard?

Mr. Pyle: No, not that I am aware of.

Senator Doyle: That is amazing.

[Translation]

Senator Verner: Senator Doyle asked part of my question. I want to begin by thanking you for being here. Your comments on the factual and significant differences between aviation in the north and the south of the country were very eloquent, they could not have been any better.

My question is about the fact that most regional airports belong to provincial and territorial governments, when local communities are not involved. I would like to hear what you think about the needs.

Since the beginning of our study, we have been hearing many requests made to the federal government for investments, and for the modernization of airports, their infrastructure and their security.

What do you think about the current role played by the provinces and territories, and how much more involved should provincial governments be?

Mr. McKenna: Yes, airports in northern Quebec, for instance, all belong to the Government of Quebec. However, they were in large part funded by the federal government with an agreement to transfer ownership to the provincial government. Therefore, the provincial government is responsible for management, but we must not forget that all aviation norms and standards are imposed by the federal government. The federal government imposes those conditions and then may or may not negotiate with the provincial government whether they are to participate in the required infrastructure improvements.

In Quebec, all the runways are made from gravel — except for a few paved ones in the North, which are very rare. That is a major problem, as we pointed out in our presentations. The

conçus pour utiliser des avions turbopropulsés modernes sur des pistes non revêtues et de prix pour ceux-ci est plutôt restreinte maintenant. Il y aura toujours des collectivités trop petites pour soutenir financièrement une piste pavée. Toutefois, si nous pouvions examiner des technologies conçues pour compacter davantage le gravier et réduire les dommages, et convaincre les fabricants que ces surfaces sont dures, cela nous faciliterait la tâche sur le plan de l'exploitation. Selon nous, les deux principaux problèmes sont les infrastructures et la réglementation.

Le sénateur Doyle : J'imagine que vous recevez des subventions pour les frais de carburant et les choses de ce genre, n'est-ce pas?

M. Pyle : Non. Nous achetons la majeure partie de notre carburant au Nunavut, auprès du gouvernement de ce territoire et, au Manitoba, nous stockons notre carburant nous-mêmes. Nous avons construit des parcs de carburant partout dans la province parce qu'autrement, le carburant ne serait pas disponible. Nous avons bâti notre propre infrastructure.

Le sénateur Doyle : Recevez-vous des subventions à cet égard?

M. Pyle : Non, pas à ma connaissance.

Le sénateur Doyle : C'est incroyable.

[Français]

Le sénateur Verner : Le sénateur Doyle a posé, en partie, ma question. Tout d'abord, merci beaucoup d'être ici. Vos interventions sur les différences factuelles et majeures entre l'aviation dans le Nord et le Sud du pays sont très éloquentes, on ne pouvait faire mieux comme intervention de votre part.

Ma question portait sur le fait que la majorité des aéroports régionaux sont la propriété de gouvernements provinciaux et territoriaux, quand ce n'est pas au niveau des communautés locales. J'aimerais vous entendre sur les besoins.

Depuis le début de notre étude, on entend beaucoup de demandes faites au gouvernement fédéral en matière d'investissements et pour la modernisation des aéroports, les infrastructures et leur sécurité.

Quel est votre point de vue sur le rôle actuel des provinces et des territoires et quel serait un plus grand rôle à souhaiter de la part des gouvernements provinciaux?

M. McKenna : Oui, les aéroports au Québec nordique par exemple sont tous la propriété du gouvernement du Québec. Sauf qu'ils ont été financés en grande partie par le gouvernement fédéral avec entente de transfert de propriété au gouvernement provincial. Donc, la responsabilité de la gestion appartient au gouvernement provincial, mais il ne faut pas oublier que toutes les normes et les standards en aviation viennent du niveau fédéral. Le gouvernement fédéral impose ses conditions et ensuite négocie avec le gouvernement provincial ou non s'il va ou non participer aux améliorations des infrastructures demandées.

Au Québec, les pistes sont toutes en gravier, sauf quelques-unes dans le Nord qui sont pavées, mais c'est très rare. C'est un gros problème, comme on l'a dit dans nos présentations. Une recherche

required research must be conducted to find other aggregates that are less volatile than gravel and cheaper than pavement for covering the soil. However, paving is itself a problem. Paving equipment has to be shipped to the regions, and that costs a fortune. Are there any other ways to do that? Are there any other aggregates that can be used to cover the soil?

However, I am not answering your question. Your question was the following: What kind of co-operation should exist between the two governments? There are agreements concerning the North between the governments; we are simply asking that airport infrastructure be covered in an agreement between those two levels of government.

Senator Verner: Should not provincial governments have a bigger role to play, or are you just talking about co-operation between the two levels of government?

Mr. McKenna: Yes, as far as management costs and similar things go. As far as infrastructure goes, we would have to go back to those airports' original construction agreements. I do not know those agreements off the top of my head, but I am sure that the infrastructure costs could be shared in some way or another.

Senator Boisvenu: Mr. McKenna, my question is for you. I am from northern Quebec. There is a huge problem in terms of costs when it comes to the current equipment for runway construction. Is there a research centre or a research team at your association or elsewhere in Canada that focuses specifically on northern issues, be it when it comes to the maintenance, construction or management of airports.

Is any research being conducted? This problem cannot be solved without research.

[English]

Les Aalders, Executive Vice President, Air Transport Association of Canada: We would consider the National Research Council of Canada as the prime candidate to be involved in such research, working hand in hand with Transport Canada and the industry. I am not aware of a specific project at this time, but I will definitely follow up with them after this meeting, because it is an excellent idea.

Senator Housakos: Welcome, and we appreciate your presentation. I guess the theme has been infrastructure, so I will stay on that issue. You mentioned that there are huge requirements right now in the northern airports and regional airports and rural airports in terms of re-vamping the runways and communications and navigation equipment and proper lighting and that it would require a significant amount of resources. Needless to say, here in government, our main preoccupation is obviously looking at various needs all the time, and those needs are always accompanied by resource requirements. Of course, when those decisions are made, we also try to evaluate the impacts when those resources are allocated.

nécessaire doit être faite pour trouver d'autres agrégats moins volatils que le gravier et moins coûteux que le pavage qui peuvent être mis sur le sol. Mais, le pavage est lui-même un problème. Il faut transporter l'équipement de pavage dans ces régions, et cela coûte une fortune. Est-ce qu'il y a d'autres façons de le faire? Est-ce qu'il y a d'autres agrégats possibles à mettre au sol?

Je ne réponds toutefois pas à votre question. Votre question était : quelle doit être la coopération entre les deux gouvernements? Il existe des ententes sur le Nord entre les gouvernements. Nous demandons simplement que les infrastructures aéroportuaires soient l'objet d'entente entre ces deux ordres de gouvernement.

Le sénateur Verner : Les gouvernements provinciaux n'auraient-ils pas un plus grand rôle à jouer, ou vous parlez uniquement de collaboration entre les deux ordres de gouvernement?

M. McKenna : Oui, en ce qui a trait aux frais de gestion, et cetera. Lorsqu'on en vient aux infrastructures, il faudrait remonter aux ententes originales de construction de ces aéroports. Je ne les connais pas par cœur, mais je suis certain que le coût des infrastructures pourrait être partagé d'une façon quelconque.

Le sénateur Boisvenu : Monsieur McKenna, ma question s'adresse à vous. Je viens du Nord québécois. Il y a une problématique magistrale par rapport aux coûts, à l'équipement présent pour l'aménagement des pistes. Existe-t-il un centre de recherche ou une équipe de recherche dans votre association ou ailleurs au Canada qui étudie spécifiquement les problématiques du Nord, aussi bien pour l'entretien que la construction ou encore la gestion des aéroports?

Est-ce qu'il se fait de la recherche? Vous amenez un problème insoluble s'il n'y a pas de travail de recherche.

[Traduction]

Les Aalders, vice-président principal, Association du transport aérien du Canada : Selon nous, le Conseil national de recherches du Canada serait un candidat tout désigné pour mener de telles recherches, en collaboration avec Transports Canada et l'industrie. En ce moment, je ne suis pas au courant de l'existence d'un projet précis, mais je ferai certainement un suivi, car c'est une excellente idée.

Le sénateur Housakos : Nous vous souhaitons la bienvenue, et nous vous sommes reconnaissants de votre exposé. J'imagine que les infrastructures sont le thème de la séance. Par conséquent, je continuerai à parler de cet enjeu. Vous avez mentionné qu'à l'heure actuelle, les aéroports du Nord, des régions et des milieux ruraux avaient d'énormes besoins relativement à la rénovation des pistes d'atterrissage, du matériel de communication et de navigation et de l'éclairage, et que la satisfaction de ces besoins allait requérir beaucoup de ressources. Il va sans dire qu'au sein du gouvernement, notre première préoccupation est évidemment d'étudier constamment les divers besoins, et que ceux-ci sont toujours accompagnés d'exigences en matière de ressources. Bien entendu, une fois que ces décisions sont prises, nous nous efforçons également d'évaluer l'incidence des ressources affectées.

Let us just assume for a minute, and this is a big assumption, that all of a sudden all of the resource requirements become available, be it from the federal government or local governments. It is not important where the resources come from. However, let us assume they are all there and we can make all these upgrades, that we can go from gravel runways to paved runways, have all the navigation equipment and all the lighting.

In your estimation, what would be the short-term impact in terms of traffic, in terms of the impact it would have on investment in the North, in terms of the improvement of cost-effectiveness of access for passengers to travel to the North? What would be the impact on tourism?

It is a general question and, as I said, I am basing the question on a big assumption. However, let us assume that is the case. What would be the short-term impact on the area and the industry?

Mr. Pyle: If we had that kind of investment and we waved a magic wand and it was all in place, the first and most dramatic impact would be improved aircraft flying into the North, because there would be more options and airlines could choose among the best technology as opposed to the technology that works into those airports today. That, in turn, would drive down costs. It is true that you can fly to Hawaii for far less than you can fly to the Canadian North, and that is because the costs of flying to Hawaii are less. We would see a decline in the cost.

It would increase the ability for mineral exploration. It is very expensive to develop mines. While there are some things going on in Nunavut, you would see a great acceleration in that process. You would see a significant improvement in the safety profile of transport. I am not suggesting that aircraft are unsafe today, but we could take advantage of new technologies. We could do things that enable people to fly in poor weather conditions. One of the great challenges of the North is that alternative airports are so far apart. When you fly up and weather does not allow you to land, it is not like going from Regina to Saskatoon to find an alternate airport. You may be flying 500 to 700 miles to find an alternate airport. If we improve the technology, we can either land in those facilities or have closer airports to fly to, again driving down costs.

I do not think it will have a tremendous impact on the amount of travel within those communities, because travel in and out is an essential service today, so people are going regardless of the cost.

Supposons pendant un instant, et il s'agit là d'une gigantesque supposition, que tout à coup toutes les ressources nécessaires deviennent accessibles auprès du gouvernement fédéral ou des gouvernements locaux. L'origine des ressources est sans importance. Cependant, supposons qu'elles sont toutes là, que nous pouvons effectuer toutes les mises à niveau, que nous pouvons convertir les pistes de gravier en pistes pavées et que nous pouvons obtenir tout le matériel de navigation et l'éclairage requis.

À votre avis, quelle incidence à court terme ces mises à niveau auraient-elles sur le trafic aérien, sur les investissements dans le Nord et sur le coût de l'accès aux transports aériens pour les passagers qui se rendent dans le Nord? Quelles seraient les répercussions sur le tourisme?

Il s'agit là d'une question générale et, comme je l'ai dit, elle est fondée sur une gigantesque supposition. Toutefois, supposons que c'est le cas. Quelle incidence à court terme ces améliorations auraient-elles sur la région et l'industrie?

M. Pyle : Si nous étions les bénéficiaires de ce genre d'investissement et que, d'un seul coup de baguette magique, tout tombait en place, le premier et le plus spectaculaire effet qu'on remarquerait serait l'amélioration de l'aviation dans le Nord, parce que les consommateurs jouiraient d'un plus grand nombre d'options et les lignes aériennes pourraient sélectionner la meilleure technologie qui soit, au lieu de choisir celle qui fonctionne de nos jours dans ces aéroports. Cette amélioration entraînerait, à son tour, une réduction des coûts. Il est vrai qu'un vol à destination d'Hawaii coûte beaucoup moins cher qu'un vol en partance pour le Grand Nord canadien, et cela est imputable au fait que les coûts occasionnés par un vol vers Hawaii sont moindres. Si ces mises à niveau avaient lieu, nous observerions une diminution des coûts.

De plus, la capacité en matière d'exploration minière augmenterait. La mise en valeur des mines coûte très cher. Bien que quelques initiatives soient déjà en cours au Nunavut, nous constaterions une foudroyante accélération de ce processus. En outre, la sécurité des transports aériens en serait grandement rehaussée. Je n'insinue pas que les avions sont peu sûrs en ce moment, mais nous pourrions tirer parti des nouvelles technologies. Nous pourrions prendre des mesures qui permettraient aux gens de voyager par avion même par mauvais temps. L'un des gros problèmes dans le Nord est que les aéroports sont très éloignés les uns des autres. Quand on se rend là-bas en avion et que l'appareil ne peut pas atterrir en raison de la température, le pilote n'est pas en mesure de trouver un autre aéroport approprié à une distance comparable à celle qui sépare Regina de Saskatoon. Il se peut que le pilote soit forcé de parcourir de 500 à 700 miles pour en trouver un. Si nous améliorons la technologie, nous pourrions soit atterrir à ces endroits, soit trouver un autre aéroport approprié plus près, ce qui réduira les coûts une fois de plus.

Cependant, je ne pense pas que cela aurait une énorme incidence sur le nombre de déplacements entre ces collectivités, parce qu'en ce moment, ces allées et venues sont essentielles. Par conséquent, les

From our experience, it is relatively price inelastic, but you will see benefit on the development and economic development sides and on the safety side of the equation.

Mr. McKenna: Absolutely. You would also be able to better plan your trips. When you travel in the North now, you know when you are going but you never know when you are coming back. You may have experienced that yourselves.

The Deputy Chair: We have had a lot of very good testimony about the need to look at the North differently, but are we talking about tweaking the application of regulations that already exist or having slightly different regulations, or are we talking about something completely new and separate from the airline policy of the South?

Mr. McKenna: The airline policy has to have a north-of-60 component. We have to consider the fact that north of 60 conditions are not the same and that certain things just cannot be done, and rather than having parallel regulations, the regulations should contain considerations, exceptions or amendments taking that into account.

Mr. Pyle: I concur with that, except I would say that it may be an even bigger issue than north of 60 because certain parts of the provinces that are south of 60 have many of the same attributes as the Far North in terms of what infrastructure is available.

We need amendments or exceptions to the policies that say that in airports that offer certain safety considerations, for example, one thing applies rather than another. You need to be able to tailor a safety policy that is designed for an international airport in order to apply it to a 3,200-foot gravel strip on an island in northern Manitoba.

The Deputy Chair: When you talk to officials at the Department of Transport about these ideas, as I am sure you do from time to time, what is their reaction?

Mr. McKenna: We could talk to you about RESAs. That is a big issue in the North, and we are trying to make them understand that you cannot apply the same rule there as is applied here.

Mr. Aalders: The runway end safety allowance provides protection for an aircraft to overrun the end of a runway in bad weather or other bad circumstances and get into soft material that will slow the airplane down so that it does not go into a ravine. Many northern airports just do not have the space in which to install such a very expensive requirement. Smaller

gens vont et viennent quoi qu'il en coûte. Selon notre expérience, la demande est relativement inélastique par rapport au prix, mais on en retirerait des avantages au chapitre du développement économique ou autre, ainsi que sur le plan de la sécurité.

M. McKenna : Absolument. Nous serions également en mesure de mieux planifier nos déplacements, parce qu'en ce moment, lorsqu'on voyage dans le Nord, on connaît l'heure et le jour de son départ, mais on ne sait jamais quand on reviendra. Vous en avez peut-être fait l'expérience vous-mêmes.

Le vice-président : Nous avons entendu de nombreux témoignages de qualité concernant la nécessité d'envisager le Nord différemment, mais parlons-nous en ce moment de modifier légèrement l'application de certains règlements déjà en vigueur ou d'établir des règlements légèrement différents, ou discutons-nous de la création d'une chose complètement nouvelle et distincte de la politique sur le transport aérien du Sud?

M. McKenna : La politique sur le transport aérien doit comprendre des dispositions relatives à l'aviation au nord du 60^e parallèle. Nous devons prendre en considération le fait que les conditions au nord du 60^e parallèle sont différentes et que certaines normes ne peuvent simplement pas être respectées là-bas, et au lieu de mettre en œuvre deux règlements parallèles, nous devrions modifier le règlement et y intégrer des exceptions et des aspects à prendre en considération qui tiennent compte de ces facteurs.

M. Pyle : Je suis de votre avis à cet égard, sauf que je dirais que le problème dépasse même les régions au nord du 60^e parallèle, parce que certaines parties des provinces qui se trouvent au sud du 60^e parallèle présentent bon nombre des caractéristiques du Grand Nord en ce qui concerne leurs infrastructures.

Nous devons modifier les politiques ou y intégrer des exceptions qui indiquent que, dans les aéroports qui présentent, par exemple, certains aspects relatifs à la sécurité, une certaine règle s'applique plutôt qu'une autre. Nous devons être en mesure d'adapter une politique de sécurité conçue pour un aéroport international, afin de l'appliquer à une piste de gravier de 3 200 pieds située sur une île dans le Nord du Manitoba.

Le vice-président : Lorsque vous faites part de vos idées aux représentants officiels du ministère des Transports, ce qu'assurément, vous faites de temps en temps, quelle est leur réaction?

M. McKenna : Nous pourrions vous parler des aires de sécurité d'extrémité de piste, aussi appelées RESA. Elles représentent un gros problème dans le Nord, et nous tentons de leur faire comprendre qu'ils ne peuvent pas appliquer là-bas la même règle qu'ils appliquent ici.

M. Aalders : L'aire de sécurité d'extrémité de piste permet à un avion de dépasser l'extrémité de la piste quand il fait mauvais ou quand d'autres circonstances difficiles surviennent, et de rouler sur une surface molle qui le ralentira avant qu'il ne tombe dans un ravin. Bon nombre d'aéroports du Nord ne disposent pas de l'espace nécessaire pour satisfaire une exigence aussi coûteuse.

aircraft could be used that do not have that requirement, as was addressed earlier, but that is a step backward in time. We are not recommending that.

Transport Canada's development of the regulations over the last 10 years has resulted in them becoming performance based. That is the intent. Our industry very much supports that, as opposed to prescriptive regulations. When they are performance-based and they are allowed to be used in such a way, that will allow alternative methods to be used. That is an area that would very much help our operators, working with Transport Canada, to find alternative methods rather than only black and white answers.

Mr. McKenna: There is a lot of openness in general at Transport Canada recognizing that there is a difference, but translating that into applied regulations is a big problem. On the RESA example, if you just cannot add the strip, then shorten it and put in a RESA. Transport Canada asks whether that is not defeating the purpose. That is something they have to overcome, as a rule. They understand the differences in the North; they just do not know how to translate them into regulations.

Mr. Pyle: We want your committee to understand how absurd that concept is. With a 3,500-foot runway that has a lake on each end there is no practical way to put a RESA in at either end. If that policy is imposed, that runway will become less than 3,500 feet and we will put these catch-alls at the end of it. Therefore, to make the runway safer we will make it shorter and less safe. It is an oxymoron. We need the people at Transport to understand that that does not make sense, that that does not apply here, that it cannot be done here.

This directly affects my business because we fly into many of those RESA kind of airports. We have flown twin turbo props into those airport for decades, and now we are going to have to gear down to a non-pressurized aircraft? Can you imagine being told that we are going to shorten your airstrip to make it safer?

Senator Doyle: It does not make sense.

Mr. Pyle: It is incredibly frustrating for us. I understand the concept of putting a RESA in where it is possible. If there is room to build one, we can use bigger and more efficient airplanes. However, if it is impossible, it is impossible.

Nous pourrions utiliser de plus petits avions qui, comme cela a été mentionné plus tôt, ne sont pas visés par cette exigence, mais cela représenterait un recul dans le temps. Nous ne recommandons pas cette option.

Les 10 années que Transports Canada a consacrées à l'élaboration de la réglementation se sont soldées par l'établissement de règlements axés sur le rendement. C'était d'ailleurs l'intention des fonctionnaires de Transports Canada. Notre industrie est très favorable à ce genre de règlements, par opposition aux règlements normatifs. Lorsque les règlements sont axés sur le rendement et que nous sommes autorisés à les utiliser de cette manière, ils nous permettent d'avoir recours à des solutions de rechange. C'est une approche qui aiderait énormément nos exploitants, puisqu'elle leur permettrait de collaborer avec Transports Canada en vue de trouver des méthodes différentes, au lieu de recevoir des réponses sans nuance.

M. McKenna : En règle générale, les employés de Transports Canada sont prêts à reconnaître que l'aviation dans le Nord est différente. Toutefois, il est difficile de transformer cette ouverture d'esprit en des règlements qui s'appliquent. En ce qui concerne la RESA, par exemple, si l'on est incapable de l'ajouter, on doit raccourcir la piste à cet effet. Les fonctionnaires de Transports Canada ont demandé si cela n'allait pas à l'encontre du but recherché. C'est un point faible qu'en règle générale, ils doivent surmonter. Ils comprennent les différences qui existent dans le Nord, mais ils ne savent simplement pas comment les intégrer dans les règlements.

M. Pyle : Nous voulons que votre comité comprenne à quel point ce concept est absurde. S'il y a un lac à chaque extrémité d'une piste de 3 500 pieds, il n'y a aucune façon pratique d'ajouter une RESA. Si cette politique est imposée, la longueur de la piste devra être réduite, et nous devons installer des attrape-tout à son extrémité. Par conséquent, pour accroître la sécurité de la piste, nous devons réduire sa longueur et sa sécurité. C'est un non-sens. Il faut que les employés de Transports Canada comprennent que cela n'a pas de sens, que cette règle ne s'applique pas dans le cas présent et que cette mesure ne peut pas être mise en œuvre là-bas.

Cette politique touche mon entreprise, parce que nos appareils atterrissent à bon nombre des aéroports qui ne sont pas encore dotés de RESA. Nos pilotes font atterrir des avions bimoteurs turbopropulsés à ces aéroports depuis des dizaines d'années et, maintenant, nous allons devoir passer à des avions non pressurisés? Pouvez-vous vous imaginer en train d'être informés qu'on va raccourcir votre piste d'atterrissage afin d'accroître sa sécurité?

Le sénateur Doyle : Cela n'a pas de sens.

M. Pyle : C'est incroyablement frustrant pour nous. Je comprends le bien-fondé d'installer une RESA là où c'est possible. Si l'espace disponible permet d'en construire une, nous pourrions utiliser des avions plus gros et plus efficaces. Toutefois, si c'est impossible, c'est impossible, un point c'est tout.

Mr. McKenna: We have also asked the government to give us numbers specific to the North building a safety case and a business case supporting that. They do not make a distinction between the North and the South on their business and safety case.

Senator Mercer: None of us at this table are from the North; we are all southerners. When we went to Iqaluit, I walked down to the grocery store when I had a few moments. To put things into perspective for Canadians who are watching this, butter costs \$8 a pound, a 12-can case of soft drinks costs \$14.99. That same case sold in Yellowknife, where there is a less expensive and better transportation system, for \$10.99, and I can buy it in Halifax for \$4.99.

If we were to take Senator Housakos' scenario and things were to improve, would the cost of some of these products in the North go down because of the ability of the airlines to get more material up there more quickly?

Mr. McKenna: Clearly, the price could go down, but there will always be a price differentiation. If you are trucking tonnes of butter into a city or flying a few hundred pounds of butter to a city hundreds of kilometres away, there will always be a price difference. Whether the government decides to support that is something else. I can give you an example: The Quebec government has a policy such that one pound of butter will cost the same in the Magdalene Islands as it costs in Montreal. That government policy immensely subsidizes the cost of transporting it there. If you start doing that in the North, you will be serving 112,000 people spread out over dozens of municipalities, making it outrageously expensive.

Senator Mercer: We also need to recognize the cost of doing any construction in the North. When we were there, we talked about the fact that they might be able to do some work on a particular runway that week because there happened to be an asphalt machine in the community. In the next month, there might not be an asphalt machine there. I believe it was the mayor of Iqaluit who told us that to pave half a kilometre of road costs \$1 million. At that cost, you will not get much work done.

Mr. McKenna: That is the cost of a road; and airports have very different standards.

Senator Mercer: I understand, but roads are an integral part of the airport system in larger communities in the North, but obviously not in the smaller communities.

Mr. Pyle: That is the one thing I would point out. You mentioned the cost of food in the North, and the senator asked about doing this all at once. It would have an impact on pricing of commodities, although perhaps not a dramatic one. We have made a significant change over the past couple of years to how the Food Mail Program is administered. It used to be done through Canada Post but is now done through direct subsidies with the retailers. That was a step in the right direction. As much as that pound of butter was \$8, the retailers up there are remarkably

M. McKenna : Nous avons également demandé au gouvernement de nous fournir des chiffres précis pour le Nord en élaborant un dossier de sécurité ainsi qu'une analyse de rentabilité. On ne fait pas de distinction entre le Nord et le Sud dans les analyses de rentabilité et de sécurité.

Le sénateur Mercer : Aucun de nous ici ne vient du Nord; nous sommes tous du Sud. Quand nous étions à Iqaluit, un jour où j'avais quelques minutes de libres, j'ai marché jusqu'à l'épicerie. Afin de mettre les choses en perspective pour les Canadiens qui nous regardent, je dois mentionner que là-bas, le beurre coûte 8 \$ la livre et qu'une caisse de 12 canettes de boissons gazeuses coûte 14,99 \$. Cette même caisse se vend 10,99 \$ à Yellowknife, où le système de transport est meilleur et moins coûteux, et 4,99 \$ à Halifax.

Si le scénario évoqué par le sénateur Housakos se réalisait et que les choses s'amélioraient, le prix de certains produits dans le Nord baisserait-il, étant donné que les transporteurs aériens pourraient expédier davantage de produits là-bas, et ce, plus rapidement?

M. McKenna : Il va sans dire que les prix pourraient baisser, mais il y aura toujours un écart. Il y aura toujours une différence de prix entre le transport par camion de tonnes de beurre dans une ville et le transport par avion de quelques centaines de livres de beurre dans une ville située à des centaines de kilomètres. Quant à savoir si le gouvernement veut soutenir cela, c'est une autre question. Je peux vous donner un exemple : le gouvernement du Québec a une politique selon laquelle le prix d'une livre de beurre est le même aux îles de la Madeleine et à Montréal. On subventionne énormément le coût du transport avec cette politique gouvernementale. Si on commence à le faire dans le Nord, on desservira une population de 112 000 personnes répartie dans des dizaines de municipalités, ce qui coûtera une fortune.

Le sénateur Mercer : Nous devons aussi être conscients du coût de la construction dans le Nord. Durant notre séjour là-bas, il a été question du fait que l'on pourrait effectuer des travaux à une certaine piste cette semaine-là, car une asphaltuse était disponible dans la localité. Le mois suivant, elle ne serait peut-être plus là. Je crois que le maire d'Iqaluit nous a dit que pour paver un demi-kilomètre de route, cela coûtait 1 million de dollars. À ce prix, les travaux n'avanceront pas beaucoup.

M. McKenna : Il s'agit là du coût d'une route; pour les aéroports, les normes sont très différentes.

Le sénateur Mercer : Je comprends, mais les routes font partie intégrante du système aéroportuaire dans les grandes collectivités du Nord, mais pas dans les petites, semble-t-il.

M. Pyle : C'est ce que je voudrais souligner. Vous avez parlé du prix des aliments dans le Nord; le sénateur a demandé si cela pouvait se faire en même temps. Cela aurait une incidence sur le prix des produits, mais peut-être pas une incidence importante. Nous avons fait des changements importants, au cours des dernières années, dans la gestion du Programme aliments-poste. Auparavant, on faisait appel à Postes Canada, mais maintenant, on remet des subventions directement aux détaillants. C'est un pas dans la bonne direction. Cette livre de beurre coûte 8 \$, mais

sophisticated in pushing down the cost of transport if someone services them. It is a difficult business to meet Arctic Co-operatives Limited's requirements on a profitable basis.

There would be improvement in the pricing, not so much in Iqaluit, per se, because it already has a good runway, but rather in Whale Cove and Chesterfield Inlet. There, we can improve the size and gauge of the aircraft that fly in so they can carry bigger loads at one time, as opposed to taking smaller loads on the back of passenger aircraft.

Senator Mercer: Senator Boisvenu mentioned his area of Northern Quebec; Mr. McKenna talked about north of 60; and Mr. Pyle talked about moving south of 60. How will we make this definition? There is no magic line. We all recognize that in Northern Quebec, Northern Manitoba and Saskatchewan some communities are just as isolated as communities might be in Nunavut or the Northwest Territories. How will the government, not necessarily this committee, define the North that is inclusive enough, if they were to change policy, to have the kind of effect on people that it will need to have?

Mr. Pyle: I would suggest one thing, although I am not sure I have the answer to this. Creating the common attributes of Northern Quebec, Northern Manitoba and Nunavut is the fact that they are inaccessible by land. The definition could be something like "north of 60 plus any facilities that cannot be reached on a regular basis by ground transportation." It is the lack of ground transportation that creates the anomalies.

Senator Mercer: It could be an isolation definition.

Mr. Pyle: Absolutely correct, yes.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you very much for these helpful information. I want to apologize to my colleagues and our witnesses for being late; I had a scheduling conflict.

This committee should make recommendations specifically with northern issues in mind, and if we want to make realistic recommendations, we need to take time into account.

You described the situation as very problematic — I would even say dangerous. I have two questions regarding your perception of things. If nothing or very little is done, could northern airports disappear? If nothing is done, how long do you think it could take for those airports to cease operations?

Mr. McKenna: You are asking for a very hypothetical answer. I think that service would continue to be below the demand. Given the aging aircraft, fewer and fewer services would be available in those regions.

les détaillants là-bas trouvent des moyens très ingénieux de faire baisser le coût du transport lorsque quelqu'un leur fournit les services. Il est très difficile de satisfaire les exigences des Coopératives de l'Arctique Limitée de façon rentable.

Il y aurait des améliorations en ce qui concerne les prix; pas tellement à Iqaluit même, car il y a déjà une bonne piste, mais plutôt à Whale Cove et à Chesterfield Inlet. Nous pouvons augmenter la taille de l'appareil qui s'y rend afin qu'il puisse transporter des cargaisons plus importantes par rapport aux charges plus petites que l'on transporte à l'arrière d'un avion de passagers.

Le sénateur Mercer : Le sénateur Boisvenu a mentionné sa région du Nord québécois; M. McKenna a parlé du nord du 60^e parallèle; et M. Pyle a parlé du sud du 60^e parallèle. Comment en arriverons-nous à cette définition? Il n'y a pas de ligne magique. Nous convenons tous que dans le Nord du Québec, le Nord du Manitoba et de la Saskatchewan, il y a des collectivités qui sont tout aussi isolées que celles du Nunavut ou des Territoires du Nord-Ouest. Comment le gouvernement, et pas nécessairement le comité, définira-t-il le Nord afin qu'il soit suffisamment inclusif, si on change la politique, pour que l'on obtienne les résultats voulus?

M. Pyle : Je ne suis pas certain d'avoir la réponse à cette question, mais je dirais que la caractéristique commune aux régions du Nord du Québec, du Nord du Manitoba et du Nunavut est l'inaccessibilité par voie terrestre. La définition pourrait ressembler à : « le nord du 60^e parallèle et toutes les installations qui ne sont pas régulièrement accessibles par transport terrestre. » C'est l'absence de transport terrestre qui crée les problèmes.

Le sénateur Mercer : Ce pourrait être une définition d'isolement.

M. Pyle : Oui, tout à fait.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup pour ces informations instructives. Toutes mes excuses auprès de mes collègues et de nos témoins pour mon retard. J'avais un conflit d'horaire.

Ce comité devra faire des recommandations particulièrement pour les problématiques du Nord, et si on veut faire des recommandations réalistes, il faut avoir une vision du temps.

Vous avez décrit la situation comme étant très problématique, je dirais même périlleuse. Selon la perception que vous avez des choses, j'aurais deux questions. Si rien n'est fait ou si peu, est-ce qu'il y a des aéroports dans le Nord qui sont menacés de disparaître? Selon vous, si rien n'est fait, dans quel laps de temps ces aéroports risquent-ils de cesser leurs opérations?

M. McKenna : Vous nous demandez de répondre de façon très hypothétique. Je pense que le service continuerait à être en deçà de la demande. Et avec les aéronefs qui vieillissent, de moins en moins de services seraient disponibles dans ces régions.

Currently, very few aircrafts can fly, and fleet modernization does not take into account the use of such runways. Therefore, airplanes accessible to those markets are becoming increasingly rare. So yes, in the long term, some communities could lose their services.

[English]

Mr. Pyle: I would agree with Mr. McKenna's answer. I would add one thing: In a number of these communities that we are servicing, in particular First Nations communities, various levels of government are responsible for the vast majority of the cost of travel, whether directly or indirectly. Therefore, if we were to fail to invest in those runways, ultimately we would drive up the price of a ticket because we would not stop bringing food into those communities or bringing people down for medical appointments or the other things they need to do. As the number of available aircraft reduces and the cost of operating those aircraft grows, the only thing we can do as a private business is pass that cost along through the price of the ticket. Ultimately, we would have a trade-off of capital cost versus operating cost and enhanced safety, given that those communities have no other way to get out. I do not think the government would ever have the desire to close communities, so the alternative is to pay what it costs to travel, which I think would grow fairly dramatically as those aircraft age.

[Translation]

Senator Boisvenu: So, if I have understood correctly, the closing of airports is not necessarily a threat, but a drop in the quality of air services is?

Mr. McKenna: Exactly. Given the huge distances in the North, aircraft capable of covering those long distances are needed. Fewer and fewer aircraft can do that, and that may result in an inability to provide those communities with services. Or, as Mr. Pyle said, the service will continue but at a very high cost.

[English]

Senator Unger: Your presentations have been extremely interesting. I have a curiosity question. You mentioned weather conditions and the lack of proper runways. Do pilots need specialized training to fly into these remote areas?

Mr. Pyle: Our pilots are trained into the communities that we service. We have specialized training that fits the communities. I am not aware of a specialized northern training program.

One of the ironies of aviation as a whole is that when pilots start flying, they fly small, charter, single-engine aircraft and gradually move up in gauge. When they first become commercial pilots, they tend to fly into communities with difficult conditions

En ce moment, très peu d'aéronefs peuvent voler, et la modernisation de la flotte ne prévoit pas l'utilisation de pistes de cette nature, rendant les avions accessibles à ces marchés de plus en plus rares. Donc oui, effectivement, à long terme, certaines communautés pourraient voir leurs services disparaître.

[Traduction]

M. Pyle : Je suis d'accord avec M. McKenna. Et j'ajouterais une chose : dans certaines des collectivités que nous desservons, en particulier dans celles des Premières nations, diverses administrations publiques sont responsables, de façon directe ou indirecte, de la majeure partie des coûts de déplacement. Par conséquent, si nous négligeons de dégager des fonds pour ces pistes, au bout du compte, nous ferons augmenter le prix du billet, car nous ne cesserons pas d'expédier des denrées dans ces collectivités ni de transporter les gens pour leurs rendez-vous médicaux, entre autres. Compte tenu de la diminution du nombre d'avions disponibles et de la hausse des coûts de fonctionnement de ces appareils, la seule chose que nous puissions faire, comme entreprise privée, c'est de compenser en augmentant le prix du billet. En fin de compte, nous aurons un compromis entre les coûts d'investissement et les coûts de fonctionnement et d'amélioration de la sécurité, étant donné qu'il n'existe pas d'autres moyens de sortir de ces collectivités. Je doute que le gouvernement veuille un jour fermer des collectivités; l'autre possibilité est donc de payer les coûts de déplacement, qui augmenteront considérablement, selon moi, à mesure que les avions prendront de l'âge.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Donc, si je comprends bien, il n'y a pas nécessairement de menace de fermeture, mais la menace vise surtout la baisse de qualité de la desserte aérienne?

M. McKenna : En effet. Les distances sont énormes dans le Nord, cela prend des appareils pouvant couvrir ces longues distances. Il y a de moins en moins d'appareils qui sont capables de le faire et cela peut mener à un choix qui fera qu'on ne pourra plus offrir de services dans ces communautés. Ou bien le service se poursuivra, comme le dit M. Pyle, mais de façon très dispendieuse.

[Traduction]

Le sénateur Unger : J'ai trouvé vos exposés extrêmement intéressants. J'aimerais vous poser une question, par simple curiosité. Vous avez parlé des conditions météorologiques et de l'absence de pistes adéquates. Les pilotes ont-ils besoin d'une formation spéciale pour se rendre dans ces régions éloignées?

M. Pyle : Nos pilotes sont formés dans les collectivités que nous desservons. Nous avons une formation spécialisée qui est adaptée aux collectivités. Je n'ai pas entendu parler d'un programme de formation spécialisée pour le Nord.

Ce qui est paradoxal dans l'industrie du transport aérien, c'est que les pilotes commencent par piloter de petits monomoteurs nolisés et peuvent ensuite piloter de plus gros appareils. Lorsqu'ils commencent comme pilotes professionnels, ils se rendent dans les

and limited resources. As they become more experienced pilots, they graduate to international airlines and fly into bigger, better equipped airports. One of the great ironies of the business is that the younger pilots tend to fly into remote communities.

Ensuring that you have internal training policies and methodologies to deal with the conditions and standards is integral. I would suggest that virtually all of the northern airlines, whether ours or our competitors, do that in terms of setting up their own policies and training standards to make sure they are met.

For example, when flying into Winnipeg and the wind is from one direction, there are multiple runways to choose from to make sure you are landing into the wind. When flying into St. Theresa Point, there is one gravel runway at an angle. There are two options: You must determine whether it is safe to land, and if it is not you do not land; or, when it is safe to land, you must have the skills to land with crosswinds. The training programs are unique to where you are flying. I am not sure that is a transport-driven thing so much as it is an internal airline issue.

Mr. Gouveia: Pilots who fly in the North are typically flying under instrument flying conditions. They need to know how to do instrument approaches, which are prevalent when flying in bad weather conditions, and deal with the long hours of darkness in the North in the winter months.

Our northern operators have strict operating procedures, particularly for those pilots flying visual approaches where they require contact through runway light intensity. That is why it is important that northern runways, which may not have fully functional navigational aids like the southern runways, have basic elements like high-intensity runway edge lighting and VASI for the instrument approach to make sure they are on the glide slope. These are all visual clues that help assist with an approach, whether it is an instrument or a visual approach. Pilots are highly trained in these requirements, particularly because they do it day in and day out. Senior captains who work in the North pass that level of experience on to the junior first officers.

With respect to landing on runways in the North, we feel very confident that the standard operating procedures are scalable and relative to the type of operations we undertake and the length of the runways. That is why the previous discussion about RESA was so important. If we reduce the runway length, we will limit the available space for the particular types of aircraft flying in these conditions.

localités où les conditions sont difficiles et les ressources, limitées. Lorsqu'ils ont acquis de l'expérience, ils sont embauchés dans des compagnies aériennes internationales et se rendent dans des aéroports plus gros et mieux équipés. Ce qui est très paradoxal, dans l'industrie, c'est que ce sont les jeunes pilotes qui se rendent dans les collectivités éloignées.

Il est essentiel que l'on s'assure d'avoir des politiques et des méthodes de formation internes adaptées aux conditions et aux normes. Je dirais que la quasi-totalité des compagnies aériennes du Nord, tant la nôtre que celles de nos concurrents, établissent leurs propres politiques et normes de formation de façon à s'assurer qu'elles sont respectées.

Par exemple, lorsqu'on arrive à Winnipeg et que le vent souffle dans une direction, on peut choisir diverses pistes pour s'assurer que l'on atterrit dans le sens du vent. Lorsqu'on arrive à St. Theresa Point, il y a une piste de gravier en angle. Il y a deux options : on doit déterminer s'il est sécuritaire d'atterrir et, si ce n'est pas le cas, on n'atterrit pas; ou, lorsqu'on peut atterrir, on doit avoir les compétences nécessaires pour atterrir par vents de travers. Les programmes de formation sont adaptés à la région où l'on pilote. Je ne suis pas sûr que ce soit tant un problème lié au transport qu'un problème interne au sein des compagnies aériennes.

M. Gouveia : Les pilotes qui se rendent dans le Nord le font généralement dans des conditions de vol aux instruments. Ils doivent savoir comment effectuer des approches aux instruments, qui sont courantes lorsqu'on pilote dans de mauvaises conditions météorologiques, et faire face aux longues heures d'obscurité dans le Nord durant les mois d'hiver.

Nos exploitants du Nord ont des procédures de fonctionnement strictes, en particulier pour les pilotes qui exécutent des procédures d'approche à vue au cours desquelles ils ont besoin d'un contact à l'aide de l'intensité des feux de piste. Voilà pourquoi il est important que les pistes nordiques, qui ne disposent peut-être pas d'aides à la navigation pleinement fonctionnelles comme les pistes du Sud, aient des éléments de base comme l'intensité des feux de piste pour le balisage lumineux et l'indicateur visuel de pente d'approche pour l'approche aux instruments, afin d'assurer la trajectoire de descente. Ce sont tous des indices visuels qui sont utiles lors d'une approche aux instruments ou à vue. Les pilotes sont hautement qualifiés pour satisfaire à ces exigences, surtout parce qu'ils exécutent ces manœuvres jour après jour. Les capitaines qui travaillent dans le Nord transmettent cette expérience aux jeunes copilotes.

En ce qui concerne l'atterrissage sur les pistes du Nord, nous sommes persuadés que les procédures d'utilisation normalisées sont évolutives et adaptées à nos opérations et à la longueur des pistes. C'est pourquoi notre discussion au sujet des aires de sécurité d'extrémité de piste était si importante. Si nous réduisons la longueur de la piste, nous limiterons l'espace disponible pour le type d'avions utilisés dans ces conditions.

Mr. McKenna: There are no separate government regulations regarding the North, but the companies flying up there invest a lot in training their people in approaching the various airports and flying in those conditions.

Senator Unger: One other question concerns the runways. That seems to be a fairly critical issue in finding some materials that will enable more runways suitable for the North to be built.

There are other countries that have remote northern airports. Is there any research showing what materials they are using? Is it the same gravel that is being used in our North?

We also learned that there is a German mining company — I think it was German — that has been approved to develop an iron ore mine in Nunavut. They will be building their own airport and runway as well, I believe. What material will they be using? Will it be gravel or something different?

Mr. McKenna: I suspect they will be paying for the building of the airport. I suspect they will not be building it themselves.

I do not know what the conditions are in Northern Russia, for example, for flying conditions. North of that there is a lot of ice, so they probably land on ice strips.

There is a serious lack of research done in that area, as I indicated to Senator Boisvenu. We are certainly not aware of any such research, but we certainly encourage it. Canada has its own safety standards and we have some of the highest safety standards in the world. We certainly want to adhere to those standards and not rely on countries that do not meet such standards as far as their technology is concerned.

Senator Mercer: You say there is a lack of research, but is there proper training? I happen to have an advantage here. Yesterday, I spent some time with the Standing Senate Committee on National Security and Defence. While visiting Canadian Forces Base Shearwater we were in a flight simulator for helicopters that land on the back of Canadian warships. Specialized training and programming are required for operating the simulator.

Is there a specialized program for flight simulators to train pilots for the unique situations they will encounter in northern airports? I am not referring to Iqaluit or Whitehorse, but to the more remote airports we have been discussing.

Mr. Gouveia: That is the beauty of simulation. It allows us to dial into all kinds of conditions, all types of weather and all types of runway surfaces. Simulation is becoming more cost-effective for our industry. As a result, more and more companies have access to simulation more than ever before.

M. McKenna : Il n'existe pas de réglementation gouvernementale distincte pour le Nord, mais les compagnies aériennes qui desservent cette région misent beaucoup sur la formation de leurs pilotes qui effectuent des approches vers les divers aéroports et qui pilotent dans ces conditions.

Le sénateur Unger : J'ai une autre question concernant les pistes. Il semble très important de trouver des matériaux qui permettront de construire davantage de pistes adaptées au Nord.

Il y a d'autres pays qui ont des aéroports situés dans des régions nordiques éloignées. Y a-t-il des études qui révèlent quels matériaux on utilise? Est-ce le même type de gravier que nous utilisons ici?

Nous avons aussi appris qu'une compagnie minière allemande, je crois, a reçu l'autorisation d'exploiter une mine de fer au Nunavut. Il semble qu'elle construira son propre aéroport et sa propre piste. Quel matériau utilisera-t-elle, le gravier? Ou quelque chose de différent?

M. McKenna : J'ai l'impression qu'elle va payer pour faire construire l'aéroport; elle ne le construira pas elle-même.

Je ne sais pas quelles sont les conditions de vol dans le Nord de la Russie, par exemple. Plus au Nord, il y a beaucoup de glace; les avions se posent donc probablement sur des bandes de glace.

Comme je l'ai dit au sénateur Boisvenu, il y a un manque flagrant de recherches dans ce domaine. Nous ne savons pas s'il existe une recherche de ce genre, mais nous y sommes certainement favorables. Le Canada a ses propres normes de sécurité, qui figurent parmi les plus élevées au monde. Il va sans dire que nous voulons respecter ces normes et ne pas nous fier à des pays qui ne s'y conforment pas sur le plan de la technologie.

Le sénateur Mercer : Vous dites qu'il n'y a pas suffisamment de recherches, mais y a-t-il une formation adéquate? Il se trouve que je dispose d'un avantage, ici. Hier, j'ai passé un peu de temps avec les membres du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Durant notre visite de la Base des Forces canadiennes Shearwater, nous avons pris place dans un simulateur de vol pour les hélicoptères qui se posent sur les navires de guerre canadiens. Une formation et un programme spécialisés sont nécessaires pour faire fonctionner le simulateur.

Y a-t-il un programme spécial dans les simulateurs de vol qui permettrait de former les pilotes qui peuvent être confrontés à des situations particulières dans les aéroports du Nord? Je ne parle pas des aéroports d'Iqaluit ni de Whitehorse, mais de ceux qui sont situés dans les régions plus isolées dont nous avons parlé.

M. Gouveia : C'est le grand avantage de la simulation. Elle nous permet de nous mettre dans diverses situations et diverses conditions météorologiques, et d'essayer divers types de surfaces de piste. La simulation est de plus en plus rentable pour notre industrie. En conséquence, un nombre grandissant de compagnies y ont recours, comme jamais auparavant.

In fact, that is a very good point you brought up, and it is one of the things we, as an association working with Transport Canada, are trying to achieve right now. We recognize the importance of simulation and wish to bring in the simulation component as a greater amount of time that is required to hold licences and ratings. Yes, simulation technology has become cheaper and it has allowed us to simulate all types of weather conditions, lighting, runway surfaces, et cetera. This is a huge advantage to our industry.

Mr. Pyle: That is a growing part of the business, actually. The cost of flying real training flights with the price of fuel today is very high. There are certain things you do not get to practise in a real flight. You do not want to practise an engine shutdown. You only get one try at engine shutdown, so you want to do such things on the simulators.

As an airline, we have invested in building simulators for the specific types of aircraft we fly. We are the biggest flyer of an aircraft called the Metroliner. It is a 19-seat aircraft, and we would have 40 or 50 of those aircraft. We actually took the time, as Mr. Gouveia said, to build a simulator specific to that and then mapped some of the northern airports we fly into so our pilots can actually practise with that.

Over time, we need to work with Transport Canada on allowing more and more simulator time to count as part of a pilot's training, as opposed to real aircraft time. In some ways it is actually more intense and better training than on a real aircraft.

Senator Mercer: Thank you.

The Deputy Chair: Thank you very much. Are there any other questions from senators?

I would like to thank you all very much for your interesting testimony. In a couple of month's time I think you will find your views reflected in our report.

Mr. McKenna: If your first report was an indication of the thoroughness and the courageousness of your recommendations, I certainly look forward to reading your second report.

The Deputy Chair: Thank you very much.

(The committee adjourned.)

En fait, vous avez soulevé un argument très intéressant. C'est l'une des choses que notre association, qui collabore avec Transports Canada, met à l'essai actuellement. Nous reconnaissons l'importance de la simulation et nous voulons faire augmenter le nombre d'heures de simulation requis pour l'obtention des licences et des qualifications. Oui, la technologie de simulation est devenue plus abordable et elle nous permet de simuler tous les types de conditions météorologiques, d'éclairage, de surfaces de piste, et cetera. Elle constitue un énorme avantage pour notre industrie.

M. Pyle : En fait, c'est un élément de plus en plus important dans le milieu. Compte tenu du prix actuel du carburant, les vols d'entraînement réels coûtent très cher. De plus, il y a certaines manœuvres qu'on ne peut mettre en pratique lors d'un véritable vol. On ne veut pas mettre en pratique un arrêt des moteurs. On n'a qu'une seule chance, alors on veut le faire dans les simulateurs.

Notre entreprise de transport aérien a investi dans la construction de simulateurs pour le type d'aéronefs que nous utilisons. C'est nous qui utilisons le plus d'appareils de type Metroliner. C'est un avion de 19 places; nous en avons 40 ou 50. Comme l'a dit M. Gouveia, nous avons pris le temps de construire un simulateur adapté à cet appareil et nous y avons ensuite intégré les données correspondant à certains aéroports du Nord où nous nous rendons, afin que nos pilotes puissent s'exercer.

Dans l'avenir, nous voulons que Transports Canada permette que de plus en plus d'heures de formation en simulateur puissent compter dans la formation d'un pilote, plutôt que les heures de vol en conditions réelles. À certains égards, la formation en simulateur est plus intensive et meilleure que la formation dans un vrai aéronef.

Le sénateur Mercer : Merci.

Le vice-président : Merci beaucoup. Les sénateurs ont-ils d'autres questions?

Je tiens à vous remercier tous sincèrement de vos témoignages très intéressants. Dans quelques mois, je pense que vos opinions seront reflétées dans notre rapport.

M. McKenna : Si votre premier rapport illustre bien la rigueur et le courage de vos recommandations, je suis très impatient de lire votre deuxième.

Le vice-président : Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Wednesday, October 17, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to study emerging issues related to the Canadian airline industry. (topic: Focus on Northern and regional issues.)

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

[*Translation*]

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

[*English*]

This evening we are continuing our study on the Canadian airline industry. In the coming weeks, the committee will focus on northern and regional issues.

Appearing before us today is Mr. Stephen Nourse, Executive Director of the Northern Air Transportation Association.

Senators, we will have a short in camera meeting after the committee adjourns to talk about further proceedings.

Mr. Nourse, thank you for taking the time to talk to us; please proceed.

Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association: I thank the committee for the opportunity to address northern transportation issues. I would like to introduce the Northern Air Transport Association, or NATA for short, and tell you what it is and what it stands for.

NATA was formed 36 years ago by like-minded commercial air carriers operating north of the 60th parallel of latitude. Since then, we have grown to represent 37 commercial air carriers both above and below the 60th parallel, all of which have significant operations in the northern and more remote regions of Canada. We also have about 40 associate members who, although not air carriers, have interest in northern aviation.

Our carriers run the gamut from large scheduled jet carriers, such as First Air, Canadian North, Air North, Yukon's Airline, and Air Inuit, to small mom-and-pop operations and everything in-between. We have in our ranks a number of rotary wing operators as well. The common link between all of them is that they face similar challenges: operating either within or into the northern and remote regions of Canada; operating into remote airfields with limited weather, navigation aids, fuel and other infrastructure; having to deal with climatic extremes; and having to deal with processes and regulations designed for major international carriers and not necessarily appropriate for their operating environment.

OTTAWA, le mercredi 17 octobre 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour faire l'étude des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur du transport aérien. (sujet : Les questions liées au Nord et aux régions.)

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

[*Français*]

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

[*Traduction*]

Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur le secteur canadien du transport aérien. Au cours des prochaines semaines, le comité portera son attention sur les questions reliées au Nord et aux régions.

Nous accueillons aujourd'hui M. Stephen Nourse, directeur exécutif de la Northern Air Transportation Association.

Mesdames et messieurs les sénateurs, après le témoignage de M. Nourse, le comité poursuivra sa réunion à huis clos afin de discuter des travaux à venir.

Monsieur Nourse, merci d'avoir accepté notre invitation. Vous avez la parole.

Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transportation Association : Je tiens à remercier le comité de m'avoir offert cette occasion de parler des enjeux liés au transport dans le Nord. J'aimerais d'abord vous tracer un portrait de la Northern Air Transportation Association, la NATA, pour vous expliquer ce qu'elle fait et ce qu'elle représente.

La NATA a été formée il y a 36 ans par des transporteurs aériens commerciaux ayant des vues similaires et desservant le nord du 60^e parallèle. Aujourd'hui, l'association représente 37 transporteurs commerciaux, tant au nord qu'au sud du 60^e parallèle, chacun exerçant des activités importantes dans le Nord et les régions plus éloignées du pays. Nous comptons également 40 membres associés ayant des intérêts dans l'aviation nordique, même s'il ne s'agit pas de transporteurs.

Nos membres exploitent des services de tous genres, de compagnies de transport aérien régulier, comme First Air, Canadian North, Air North, le transporteur du Yukon, et Air Inuit, à de petites entreprises familiales. Nous comptons aussi parmi nos membres de nombreux exploitants d'aéronefs à voilure tournante. Nos membres sont tous confrontés à des difficultés similaires : régions isolées et du Nord du Canada; terrains d'aviation isolés offrant des services météorologiques et de l'aide à la navigation restreints et ayant des réserves d'essence et d'autres infrastructures en quantité limitée; climats extrêmes; processus et règlements conçus pour des transporteurs internationaux importants et ne convenant pas à leur réalité.

Many of them are the sole lifeline into remote communities, a good number of which are Aboriginal. In many of these locations, our members provide the only year-round transportation. In some areas, they are the only transportation link, period. We are the local bus, the grocery truck and the ambulance. In these locations, aviation is not a luxury used for escaping to sunny climates or the purveyor of the high roller; it is quite simply a necessity.

As a note, the only provinces where we do not have representation are P.E.I., New Brunswick and Nova Scotia, and that is for obvious reasons.

The North matters to Canada. It is becoming increasingly important in sovereignty, resource and other economic aspects. With limited roads, or in many cases no roads, these economic opportunities are highly dependent on a robust air transportation network.

What are the challenges facing northern air carriers? The obvious one that comes to mind is weather, but not necessarily for the reasons you are thinking of. Certainly, there is a lot of cold and blowing snow, but let us remember that this is Canada. We just have a bit more of it than most of you. Over the years, we have developed modifications, facilities and procedures to deal with it. The real problem is not enough of it or, rather, not enough information about it.

In some respects, there is almost less weather information available now than there used to be. Over the years, for budgetary reasons, Arctic weather stations have been shut down, upper air monitoring has been cut back, and many airports have only limited hours of CARS — Community Aerodrome Radio Station — operations. The situation is particularly noticeable at night and affects us in a number of ways. With limited data getting to the climatic modeling computers, especially at night, the overall forecast accuracy is degraded. There are problems getting weather information for emergency flights during the night. There are delays in morning scheduled departures and sometimes cancellations as we do not have enough information for them to produce a terminal forecast necessary for Instrument Flight Rules, IFR, departures. The situation is exasperated in the locations relying on manual observations by the CARS operators, most of which are very good but, in some locations, the level of service and reliability can be problematic.

What is the solution? We feel it is in the increased installations of Automated Weather Observation Systems, or AWOS, which provide 24-hour coverage. We are pleased that NAV CANADA in conjunction with the Government of Nunavut is expanding the AWOS coverage there, but there remains much of the Northwest Territories and Nunavik with poor coverage.

Plusieurs assurent un lien vital avec les localités isolées, dont plusieurs collectivités autochtones. Dans bien des cas, ils représentent le seul moyen de transport offert toute l'année et, dans certaines régions, c'est le seul disponible, un point, c'est tout. Nos membres font office d'autobus, de camion de livraison d'épicerie et d'ambulance. Pour ces collectivités, les avions ne sont pas un luxe leur permettant de s'évader vers les pays chauds ou un luxe accessible uniquement aux plus fortunés; ils sont une nécessité.

J'aimerais souligner que, pour des raisons évidentes, les seules provinces où nous n'avons pas de membres sont l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

Le Nord devient de plus en plus important pour le Canada, notamment sur le plan de la souveraineté et des ressources, ainsi que pour des raisons économiques. En raison du nombre limité de routes — dans bien des cas, il n'y en a pas —, les possibilités économiques dans le Nord reposent beaucoup sur un solide réseau de transport aérien.

Quels sont les défis avec lesquels les transporteurs aériens du Nord doivent composer? Le premier qui me vient à l'esprit est la météo, mais pas pour les raisons que vous croyez. Oui, il fait froid et il y a beaucoup de poudrière, mais nous sommes au Canada, après tout. Disons que c'est simplement un peu plus intense chez nous que chez vous. Au fil des ans, nous nous sommes adaptés en modernisant nos installations et en adoptant des procédures convenant à notre réalité. Le vrai problème, c'est que ce n'est pas suffisant, ou plutôt que nous n'avons pas suffisamment de renseignements météorologiques à notre disposition.

À certains égards, je dirais que nous avons accès à moins de renseignements météorologiques qu'avant. Au fil des ans, pour des raisons budgétaires, des stations météorologiques et aérologiques ont été fermées, et dans de nombreux aéroports, les activités des CARS, les stations radio d'aérodromes communautaires, sont limitées. Cela nous touche principalement la nuit et de plusieurs façons. Disposant de données limitées, les ordinateurs nous fournissent des prévisions de moins bonne qualité. Nous avons de la difficulté à obtenir des renseignements météorologiques pour des vols d'urgence de nuit. Les vols prévus le matin sont parfois retardés ou annulés en raison du manque d'informations nécessaires à la production de prévisions d'aérodromes terminus en vertu des règles de vol aux instruments. La situation est encore pire aux aéroports où l'on se fie aux observations de l'exploitant de la CARS. La plupart font de l'excellent travail, mais pour certaines, la qualité et la fiabilité du service laissent à désirer.

Selon nous, la solution serait d'installer davantage d'AWOS, des systèmes automatisés d'observations météorologiques. Ils offrent un service jour et nuit. Nous sommes heureux que NAV CANADA, en collaboration avec le gouvernement du Nunavut, augmente le nombre d'AWOS dans la région, mais pour une grande partie des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavik, les services demeurent limités.

What is holding up the expansion of AWOS services? Simply put, money. Each installation can run somewhere between \$500,000 to \$1 million, depending on where it is physically going. The sad thing here is that when you talk to the various territorial health service providers, they say that they alone easily spend more than that in a year in increased costs due to missed and cancelled medical appointments, the problem, of course, being the age-old one of budgets coming out of different pots.

Another challenge is the lack of paved runways. In all three territories combined, there are only 10 paved runways: the three territorial capitals — Whitehorse, Yellowknife and Iqaluit — plus another one in the Yukon, four in the Northwest Territories, and one in Nunavut. Similarly, in the Nunavik region of Quebec, only Kuujuaq is paved.

Let us contrast that with the state of Alaska, which, despite having a far smaller geographical area, has 61 paved runways. The lack of paved runways means that northern operators are stuck with older aircraft. There has not been a new large commercial jet aircraft certified for landing on gravel for over 30 years. Older means a number of things: increased maintenance costs, lower customer appeal, higher fuel burn, and more greenhouse gas emissions.

Without more pavement in the North, service will eventually degrade. It will be impossible to keep the older jet aircraft financially viable forever, and routes will have to be downgraded to turboprops. Given the stage lengths in the North and the volumes moved, not only will this degrade service, but it will increase the cost of service.

While northern airports can boast about being some of the most scenic in the world, a good number of the northern strips are also short, 1,200 metres or less. They were perfectly fine when they were initially built and the design aircraft was the DC-3. However, in today's world, this significantly limits the availability of newer aircraft types that can properly serve these airports, particularly post-December 21, 2010, when new performance regulations took effect regarding scheduled services. Most of the new-generation aircraft suitable for smaller markets need 1,520 metres as a minimum standard.

To further exacerbate this problem, we have proposed legislation that has the potential to limit or even reduce the available runway length in many northern airports as a means of accommodating Runway End Safety Area, or RESA, requirements. This is by no means just an issue in the three territories. Airports in northern Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Quebec and Labrador are all in this very same situation. One has to keep in mind that many of these strips have physical barriers to extension, and the cost of construction in many instances is an order of magnitude higher than in the south, as equipment and resources must be brought in to do the work. You may remember my earlier statement about no year-round access other than air.

Qu'est-ce qui retarde l'installation d'autres AWOS? Le manque d'argent, c'est tout. Chaque installation coûte entre 500 000 \$ et un million de dollars, selon l'emplacement. Le plus triste dans tout cela, c'est que les pertes financières des divers fournisseurs de soins de santé dans la région dépassent cette somme en raison des rendez-vous médicaux manqués ou annulés chaque année. Comme toujours, le problème c'est que les fonds viennent de plusieurs budgets.

Le manque de pistes en dur constitue un autre problème. Il n'y en a que 10 sur les trois territoires confondus : une dans chacune des capitales — Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit —, une au Yukon, quatre dans les Territoires du Nord-Ouest et une au Nunavut. De façon similaire, il n'y en a qu'une au Nunavik, au Québec, soit à Kuujuaq.

Par comparaison, l'Alaska, malgré un territoire géographique beaucoup plus petit, compte 61 pistes en dur. Les exploitants dans le Nord sont donc condamnés à utiliser de vieux appareils, puisqu'au cours des 30 dernières années, aucun aéronef à réaction commercial n'a été certifié pour atterrir sur du gravier. Cela se traduit par des coûts d'entretien plus élevés, un manque d'attrait auprès de la clientèle, une plus grande consommation de carburant et plus d'émissions de gaz à effet de serre.

Sans une augmentation du nombre de pistes en dur dans le Nord, le service aérien déperira. Les vieux appareils ne seront plus financièrement viables et nous devons nous tourner vers les avions à turbopropulseurs. Étant donné les distances à parcourir et le volume de transport, cela se traduira par une baisse du service et une augmentation des coûts.

Même si les aéroports dans le Nord sont parmi les plus pittoresques du monde, plusieurs n'offrent que des pistes d'atterrissage courtes, soit 1 200 mètres ou moins, ce qui convenait parfaitement à l'époque des DC3. Par contre, aujourd'hui, cela limite le nombre d'appareils qui peuvent s'y poser, notamment depuis l'entrée en vigueur, le 21 décembre 2010, des nouvelles règles relatives aux rendements lors des vols réguliers. La plupart des appareils de nouvelle génération pouvant convenir à de petits marchés nécessitent une piste d'atterrissage d'au moins 1 520 mètres.

Pour ajouter au problème, un projet de loi a été déposé proposant de limiter, et même de réduire, la longueur des pistes d'atterrissage de nombreux aéroports dans le Nord afin de respecter les exigences relatives à l'aire de sécurité d'extrémité de piste. Cela ne pose pas problème uniquement dans les trois territoires, mais aussi dans le Nord de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec et du Labrador. Il ne faut pas oublier que la longueur de bon nombre de ces pistes est limitée par des obstacles physiques et que les coûts d'aménagement de ces aires seront énormes comparativement à des régions plus au sud, car il faudra faire venir le matériel et les ressources d'ailleurs pour effectuer les travaux. Comme je l'ai souligné plus tôt, dans bien des régions, l'avion est le seul moyen de transport offert toute l'année.

Other airport infrastructure-related challenges faced at many northern airports are restrictions due to unavailability of fuel in the communities; vandalism, not only to the airport infrastructure but to the aircraft parked overnight in the communities, which has both a cost and a safety concern; lack of adequate lighting; and lack of sufficient Internet bandwidth for proper communications.

A big part of the issue is that, if you add up the combined populations of the Yukon, Northwest Territories and Nunavut, you come up with just under 112,000 souls, or roughly the size of a mid-sized city such as Kingston, Ontario. The reality is that for this small a population, there simply is not the tax base for large infrastructure projects. Federal contribution is absolutely necessary. If the government is truly committed to the Arctic and its sovereignty, as they state, then they have to pony up to the bar.

The territories have done a commendable job in maintaining the airports transferred to them. They simply lack the access to capital under the existing programs to improve them.

The regulatory burden on all air carriers continues to increase. Mind you, not all of it comes from Transport Canada or other federal departments. The provinces, territories and local municipalities all contribute to the load. Sometimes you wonder how a small business can ever make it all work.

What is particularly vexing to northern operators is the one-size-fits-all approach to regulation. Well-intended regulations that make perfect sense in the southern situation can be unworkable or, even worse, disastrous financially in the North.

It is not that we are advocating a different level of safety in the North; not at all. What we are asking for is that any regulations make sense, given the specific challenges we have in regard to climate, geography, population and infrastructure. Proposed regulations need to make sense on a cost-benefit basis for the North, when appropriately analyzed for the North, separately from being lumped in as part of a cost benefit based on the national average, which, of course, is dominated by large southern airports and carriers.

Examples of this are RESA, which we previously touched on, and the current review on flight and duty times that seeks to impose stringent, large, international airline-style constraints on small operations, threatening the very viability of many medevac, firefighting, seasonal operations, business operations and other specialty operations.

Another concern is SMS, or Safety Management Systems; not about having them, as they do work, and northern carriers currently, subject to their requirements, have embraced them completely and are seeing the results in both safety and efficiency improvements. The issue is, rather, that Transport Canada, having mandated them, seems completely reluctant to accept the

Il y a d'autres problèmes d'infrastructure dans les aéroports du Nord : le manque de carburant disponible dans les collectivités; le vandalisme, non seulement des infrastructures aéroportuaires, mais aussi des appareils garés pour la nuit, ce qui, en plus des coûts de réparation, soulève des inquiétudes en matière de sécurité; le manque d'éclairage adéquat; une largeur de bande insuffisante pour une connexion Internet fiable.

Une grande partie du problème découle du fait que le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut comptent, ensemble, un peu moins de 112 000 habitants, soit environ l'équivalent de Kingston, en Ontario. Cela signifie que l'assiette fiscale de la région est insuffisante pour financer de grands projets d'infrastructure. La contribution du gouvernement fédéral est donc nécessaire. Si, comme il le dit, le gouvernement est résolu à maintenir notre souveraineté dans l'Arctique, alors il doit agir.

Les territoires ont fait un travail remarquable pour entretenir les aéroports dont la responsabilité leur a été transférée. Mais, en vertu des programmes actuels, ils n'ont pas les capitaux nécessaires pour les moderniser.

Le fardeau réglementaire que doivent supporter les transporteurs aériens ne cesse de croître. Cela dit, ce n'est pas uniquement la faute de Transports Canada ou des autres ministères fédéraux. Les provinces, territoires et municipalités y contribuent aussi. Je me demande parfois comment les petites entreprises réussissent à survivre.

Ce qui irrite plus particulièrement les exploitants dans le Nord, c'est l'approche globale utilisée en matière de réglementation. Les règlements découlant de bonnes intentions peuvent paraître parfaitement logiques pour les exploitants plus au sud, mais pour ceux du Nord, ils peuvent être impossibles à mettre en œuvre ou, pire, financièrement désastreux.

Nous ne demandons pas que les exploitants du Nord soient assujettis à un niveau de sécurité différent. Ce que nous voulons, c'est que les règlements adoptés témoignent de notre réalité et qu'ils tiennent compte des problèmes avec lesquels nous devons composer en matière de climat, de géographie, de population et d'infrastructure. Les règlements proposés doivent être rentables pour les exploitants du Nord en fonction de leur réalité et non en fonction de données nationales qui, bien entendu, sont influencées par les grands aéroports et transporteurs situés plus au sud.

Par exemple, les aires de sécurité d'extrémité de piste, dont j'ai parlé plus tôt, et l'étude actuelle des temps de vol et des périodes de service de vol qui propose d'assujettir les petits exploitants aux mêmes genres de contraintes rigoureuses imposées aux grands transporteurs, menaceraient la survie de bon nombre de services d'évacuation sanitaire et d'incendie, d'exploitants saisonniers, d'entreprises et d'autres fournisseurs de services spécialisés.

Les systèmes de gestion de la sécurité, les SMS, constituent une autre préoccupation. Ce n'est pas qu'ils ne fonctionnent pas. Au contraire, les exploitants qui les utilisent correctement ont constaté une amélioration sur le plan de la sécurité et de l'efficacité. Le problème, c'est qu'après avoir obligé leur utilisation, Transports Canada semble ignorer la rétroaction des

output from them and provide relief or change anything based on feedback resulting from them, despite the fact that it is coming from the carriers to them using Transport Canada's own defined and mandated processes.

Perhaps nothing has done so much to transform the North as space-based systems. Satellite systems have brought modern telephone, Internet, television and enhanced search and rescue locating, all of which have benefited air carriers, but perhaps none quite so much as GPS navigation. This has dramatically changed things, bringing precision navigation to an area that previously had only limited ground-based navigation aids and faced the further complication of being in the area of compass unreliability.

GPS navigation and WASS/RNAV navigation capability bring better, more cost-effective approaches to runways, but only once the course is designed and verified. Bureaucratic delays in approving both approved approach design criteria, and the actual approaches themselves, are costing industry thousands of dollars in fuel and have resulted in degraded customer service. Most GPS approaches in the North are still simply overlays of old circling approaches and bring none of the real improvements that the technology is capable of. The carriers have to a large extent upgraded their aircraft capability and are ready to use it but are still waiting for the approaches to be redone.

For some time, there have been various predictions of looming labour shortages in the pilot and aircraft maintenance professions. It always seems that just as they are about to become true, some event — such as an air carrier failure or a global recession — comes along and saves the day. However, we have real concerns that it is starting to happen now and it is about to get worse for northern carriers. Things have been tight but okay for the last while, but things are also picking up. Air Canada has recently announced a major hiring program for its new low-cost operation, and WestJet is starting up its turpoprop feeder operation.

This will stress the northern carriers, as they are usually a prime labour source when expansion of this nature takes place. At the same time, the military is hanging on to its people longer, and interest in getting into aviation as a career seems to be at an all-time low. The supply of new maintenance technicians, in particular, is in trouble due to increased competition from other technical trades and biases, like the Aircraft Maintenance Engineer program not being eligible for federal apprenticeship programs and tax breaks due to jurisdictional issues.

Finally, I would like to quickly touch on the economic importance of the northern-based carriers to the local communities. Not only does an air carrier provide essential service to a community, but when an air carrier bases its operations in the North, a significant amount of that money stays in the North, providing well-paid jobs and otherwise contributing to the local economy. NATA carriers provide almost 2,000 jobs in the

utilisateurs et refuse de les aider ou de modifier le système, malgré le fait que les transporteurs utilisent les procédés qu'il leur a imposés pour lui faire parvenir ces données.

On pourrait dire que ce sont les systèmes basés dans l'espace qui ont eu le plus grand impact sur le développement du Nord. Ils ont permis l'arrivée du téléphone moderne, d'Internet, de la télévision et des dispositifs de localisation pour la recherche et sauvetage, tous très utiles aux transporteurs aériens, mais cela ne saurait pas se comparer à la navigation au GPS. Cette technologie a eu un impact énorme permettant aux aéronefs de se rendre dans des régions où il n'y a que des outils de navigation terrestres et où le compas n'est pas fiable.

La navigation au GPS, au WAAS et de surface permettent une meilleure approche plus économique pour les avions, mais uniquement si les routes ont été établies et vérifiées. Les retards administratifs liés à l'approbation des critères de conception des routes et des approches coûtent des milliers de dollars en carburant à l'industrie et entraînent une baisse de la qualité du service à la clientèle. La plupart des approches programmées dans les GPS dans le Nord ne font que reprendre les approches indirectes déjà utilisées. Donc, les pilotes ne peuvent pas profiter de la technologie. Les transporteurs équipent en grande partie leurs appareils de la capacité nécessaire pour utiliser les GPS, mais ils attendent encore que les approches soient établies.

On annonce depuis un bon moment une pénurie de pilotes et de techniciens d'entretien d'aéronefs. Chaque fois que ces prévisions semblent sur le point de se réaliser, il survient un événement qui sauve la situation, comme la faillite d'un transporteur ou une récession mondiale. Nous avons toutefois le pressentiment que cette fois-ci, c'est vrai, et que la situation risque de s'aggraver pour les transporteurs du Nord. Depuis un certain temps, ils vivent des moments difficiles, mais ça demeure gérable. Cependant, il y a du nouveau à l'horizon. En effet, Air Canada a annoncé récemment la création d'un programme d'embauche important pour son transporteur à faibles coûts, et WestJet lancera son transporteur aérien d'appoint avec des avions à turbopropulseurs.

Ce sera difficile pour les transporteurs du Nord, puisqu'ils perdent habituellement du personnel au profit de tels projets. En outre, les militaires restent en service plus longtemps et l'attrait d'une carrière en aviation est à son plus bas. Le nombre de nouveaux diplômés en technique d'entretien d'aéronef, notamment, risque de diminuer en raison du nombre accru de métiers techniques offerts. De plus, ceux qui désirent participer au Programme de technicien d'entretien d'aéronefs ne sont admissibles ni aux programmes d'apprentissages fédéraux, ni aux allègements fiscaux, et ce, pour une question de compétence.

En terminant, j'aimerais parler de l'importance économique des transporteurs du Nord pour les collectivités de la région. Non seulement leur offrent-ils un service essentiel, mais ils contribuent considérablement à leur économie, notamment en offrant des emplois bien rémunérés. Les membres de la NATA comptent environ 2 000 employés dans le Nord pour une masse salariale de 80 millions de dollars, et paient presque 1,2 million de dollars en

North, with an estimated northern payroll of \$80 million and pay almost \$1.2 million in northern taxes, not to mention spinoff jobs, contracts and other economic benefits.

Contrast this with the southern-based carriers, such as Air Canada or WestJet. When they come into the North it is to cherry-pick on the routes that actually make some money but with virtually no payroll or investment left behind. Systemic issues also make it difficult for northern carriers to effectively compete on these routes with large, southern-based carriers due to the lack of a level playing field. Air Canada and WestJet have used their dominant positions with the large southern airports to establish cost structures in areas such as de-icing and other services to their significant advantage.

Although providing competition and temporarily lowering prices on these particular routes, it has the overall effect of driving up prices on the service to the smaller communities so dependent on air travel.

In short, northern carriers are not looking for handouts but, rather, give us the necessary tools and environment to prosper: good infrastructure, a level playing field and appropriately crafted regulations.

That concludes my brief look at NATA, the carriers we represent.

Senator Stratton: Is there anything positive happening?

Mr. Nourse: Absolutely.

The Chair: I will have to discipline the senior senator at the table and say if you have questions, you can address the chair.

That being said, Mr. Nourse, as I mentioned before when we met, there is, as you know, a lot of sympathy for this cause around the table. The committee has travelled north and has realized much of what you mentioned to us. Now that we have it on the record, it will make our work that much easier.

I would like to start by introducing the members. Senator Zimmer from Manitoba; Senator Jaffer from B.C., Senator Verner from the province of Quebec; Senator Merchant from Saskatchewan; Senator MacDonald from the province of Cape Breton — when I say Nova Scotia he does not appreciate it. Senator Greene from Nova Scotia; Senator Doyle from Newfoundland and Labrador; Senator Stratton from Manitoba; Senator Unger from Edmonton; and Senator Boisvenu from the province of Quebec.

I will start with Senator Boisvenu.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Nourse, thank you for joining us and congratulations on your presentation. I think you mentioned that Alaska has about sixty airports, all paved.

impôts, sans parler des emplois indirects qu'ils créent, des contrats qu'ils concluent et des autres avantages économiques qu'ils procurent.

Les transporteurs plus au sud, comme Air Canada et WestJet, qui viennent nous prendre les routes payantes n'investissent pratiquement rien dans la région, que ce soit par l'entremise de salaires ou autre. Il est également difficile pour les transporteurs du Nord d'être compétitif sur ces routes en raison de problèmes systémiques. Air Canada et WestJet se sont servis de leur présence dominante dans les aéroports situés plus au sud afin de mettre en place une structure de coûts pour certains services, comme le déglçage, qui est tout à leur avantage.

Certes, cette pratique permet d'accroître la concurrence et de faire baisser les prix sur ces routes, mais elle fait aussi augmenter le prix des billets pour les membres des petites collectivités qui dépendent énormément du transport aérien.

Bref, les transporteurs du Nord ne demandent pas la charité. Ils veulent simplement avoir les outils et l'environnement nécessaires pour prospérer : des infrastructures de qualité, des conditions équitables et des règlements adaptés.

Cela met un terme à mon exposé sur la NATA et les transporteurs qu'elle représente.

Le sénateur Stratton : Y a-t-il du positif?

M. Nourse : Absolument.

Le président : Je vais devoir rappeler notre doyen à l'ordre et lui dire qu'il doit adresser ses questions au président.

Cela dit, monsieur Nourse, comme je l'ai souligné lors de notre rencontre précédente, nous sommes très favorables à votre cause. Le comité s'est rendu dans le Nord et a constaté tout ce que vous venez de souligner. Le fait que tout cela soit maintenant consigné nous facilitera beaucoup la tâche.

J'aimerais d'abord vous présenter les membres du comité : le sénateur Zimmer, du Manitoba; le sénateur Jaffer, de la Colombie-Britannique; le sénateur Verner, du Québec; le sénateur Merchant, de la Saskatchewan; le sénateur MacDonald, du Cap-Breton — il n'aime pas que je dise qu'il vient de la Nouvelle-Écosse; le sénateur Greene, de la Nouvelle-Écosse; le sénateur Doyle, de Terre-Neuve-et-Labrador; le sénateur Stratton, du Manitoba; le sénateur Unger, d'Edmonton; enfin, le sénateur Boisvenu, du Québec.

Nous allons commencer par le sénateur Boisvenu.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Nourse, je vous remercie de votre présence parmi nous et vous félicite pour votre présentation. Vous avez mentionné que l'Alaska possède une soixantaine d'aéroports, je crois, et qu'ils sont tous pavés?

[English]

Mr. Nourse: Alaska, as a contrast to the territories, has less than half of the geographical area but 61 paved runways.

[Translation]

Senator Boisvenu: How long have you been in the aviation business?

[English]

Mr. Nourse: I have been with the Northern Air Transport Association for three years. Prior to that, I was 30 years with First Air which, as I believe most people here know, is a carrier that specializes in the North.

Senator Boisvenu: You know a lot about the North.

Mr. Nourse: I hesitate to say “a lot.” I have been in the North a lot and like to think I have a good idea of what I am talking about.

Senator Boisvenu: I am sympathetic because I lived in the north of Quebec for 38 years

[Translation]

In all that time, have you had discussions with your colleagues in Alaska?

[English]

Mr. Nourse: Yes.

[Translation]

Senator Boisvenu: We understand that it is an American strategy, but what is the overall aviation development strategy in the state?

[English]

Mr. Nourse: They are very supportive of aviation in Alaska. The airport funding, by and large, is federally provided. It is quite a different system for both AIFs — airport improvement funds — and funding in the States, but Alaska is quite subsidized that way. There are a considerable number of regulations that have exemptions for specific clauses to them to cater to the Alaskan situations.

Alaska also has — I cannot remember, unfortunately, the exact name of the program — essentially a subsidy program for airfares. A lot of the locations within Alaska have reduced fares and subsidies to the carriers to provide the service, which is not necessarily a model that we are advocating.

[Traduction]

M. Nourse : L'Alaska, qui a moins de la moitié de la superficie des territoires, compte néanmoins 61 pistes pavées.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Depuis combien de temps êtes-vous dans le domaine de l'aéronautique?

[Traduction]

M. Nourse : Je travaille pour la Northern Air Transport Association depuis trois ans. Auparavant, j'ai travaillé pendant 30 ans pour First Air, un transporteur qui, comme la plupart d'entre vous le savent déjà, je crois, concentre ses activités dans le Nord.

Le sénateur Boisvenu : Vous connaissez donc beaucoup le Nord.

M. Nourse : J'hésite à dire « beaucoup ». J'y suis allé très souvent, et j'aime à penser que je ne parle pas à tort et à travers.

Le sénateur Boisvenu : Je comprends, car j'ai vécu dans le nord du Québec pendant 38 ans.

[Français]

Avez-vous eu des échanges, depuis tout ce temps, avec vos collègues de l'Alaska?

[Traduction]

M. Nourse : Oui.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : On comprend que la stratégie est américaine, mais quelle est la stratégie de tout le développement aéronautique dans cet État?

[Traduction]

M. Nourse : L'aviation bénéficie d'un solide soutien en Alaska. Dans l'ensemble, c'est le gouvernement fédéral qui finance les aéroports. C'est un peu différent pour ce qui est du financement pour l'amélioration des aéroports et du financement dans les États, mais l'Alaska reçoit d'assez bonnes subventions. Bon nombre de règlements comportent des dispositions d'exception qui permettent de tenir compte des particularités de l'Alaska.

L'Alaska a, de plus, et je n'arrive pas à me souvenir du nom exact du programme malheureusement, un programme qui est destiné essentiellement à subventionner le prix des billets d'avion. Les tarifs sont réduits pour maintes destinations en Alaska, et les transporteurs reçoivent des subventions pour offrir le service, mais ce n'est pas un modèle que nous prônons nécessairement.

[Translation]

Senator Boisvenu: Even so, in Alaska, the Americans have chosen a development model for the aviation industry that is different from the states in the south, whereas we do not seem to make a significant distinction between the north and the south in terms of our regulations, do we?

[English]

Mr. Nourse: There have been, in the past, some regulations in Canada that had a north-of-60 component to them: either a let or a special consideration given.

There are a couple of problems with that, first and foremost being the northern situation in Canada does not follow a nice, neat geographic line across the North. It actually probably is closer to what happens with the treeline, if anything. However, you cannot tell me that God's Lake Narrows, Manitoba, is any more or less remote than places in the territories. The Nunavik region of northern Quebec has no roads. The road stops at 55 north. They are just as remote, and God help the Labrador coast.

When a regulation just has a "North of 60" aspect to it, it is missing a significant amount of remote Canada in terms of allowing for it.

[Translation]

Senator Boisvenu: From the descriptions of all the people who have come to tell us about the issues in the north, the situation seems alarming to me, not to say catastrophic, in terms of the quality of the equipment, the maintenance, the management, and so on. And most of the time, contracts are actually given to municipalities that unfortunately do not have the budgets they need to keep the equipment up to date.

This seems to have been going on for years. What steps has your association, and others who are concerned about aviation in the north, taken with various governments, Liberal or Conservative? What action have you taken to make the government aware of this situation, which is nothing short of depressing?

[English]

Mr. Nourse: In the past, we were primarily dialoguing with the provincial and territorial governments. For the last number of years, they have ended up being the primary operators of the airports. When the airports were devolved years ago, first the Arctic A's and B's and the smaller airports in various other regions, a lot of them became provincially or territorially operated.

As I indicated before, I think most governments have done a commendable job in maintaining those assets. The problem is that is all they financially are capable of doing, maintaining them, keeping them going well. The surfaces are good; they are able to

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Il reste quand même qu'en Alaska, les Américains ont choisi un modèle de développement de l'industrie aéronautique différent par rapport à leurs États du Sud, alors que nous ne semblons pas faire beaucoup de distinction entre le Nord et le Sud en termes de réglementation, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Nourse : Par le passé, le Canada a eu des règlements qui prévoyaient une exemption totale ou des éléments particuliers à prendre en considération au nord du 60^e parallèle.

Cela présente certains problèmes, d'abord parce que la zone nordique au Canada ne suit pas une belle ligne droite. Elle suit plutôt la limite des arbres, si on veut. On ne peut pas dire toutefois que God's Lake Narrows, au Manitoba, ne constitue pas un village éloigné au même titre que d'autres villages dans les territoires. Au Nunavik, dans le nord du Québec, il n'y a pas de route. La route s'arrête au 55^e parallèle nord. Il s'agit donc aussi d'une région éloignée, et que Dieu protège la côte du Labrador.

Lorsqu'un règlement prévoit une exemption ou des considérations particulières s'appliquant « au nord du 60^e parallèle », il n'inclut pas un grand nombre de régions éloignées au Canada.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : La description de l'ensemble des gens qui sont venus nous présenter la problématique du Nord canadien me semble alarmante sinon presque catastrophique sur le plan de la qualité des équipements, de l'entretien, de la gestion, et cetera. Et, effectivement, la plupart du temps, les contrats sont octroyés aux municipalités qui n'ont malheureusement pas les budgets nécessaires pour moderniser les équipements.

Cette situation semble durer depuis des années. Quelles démarches votre association, et les autres qui s'occupent du Nord dans le domaine de l'aviation, ont-elles prises auprès des divers gouvernements, qu'ils soient libéraux ou conservateurs? Quelles actions avez-vous menées pour sensibiliser le gouvernement à cette situation, qui en est presque qu'à la dépression?

[Traduction]

M. Nourse : Par le passé, nous discutons surtout avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. Au cours des dernières années, ils sont devenus les principaux gestionnaires des aéroports. Après le transfert de responsabilités il y a quelques années, d'abord pour les aéroports des régions arctiques A et B, puis pour les petits aéroports de diverses autres régions, ce sont les provinces et les territoires qui sont devenus les gestionnaires de bon nombre d'entre eux.

Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, je pense que les gouvernements ont fait des efforts louables pour les entretenir. Le problème vient du fait que c'est tout ce qu'ils ont les moyens de faire, les entretenir et s'assurer que tout fonctionne bien. Les

replace and upgrade lighting and everything. However, in terms of significant improvements to length of runway or pavement or graded areas, these types of things, it is huge dollars in the North.

It is not like you can do in the South where you say, “Okay, we are going to add some length to the end of the runway,” and you call up the local supplier and the gravel trucks start rolling and away you go. Just putting a new gravel surface on a runway up there is a three-year operation. It takes a year to move the equipment in over ice roads or barges. It takes another construction season to do the crushing and get the gravel on, and then it is another year to move that equipment out.

When you look at the actual amount that equipment has done and the fact that it has to be paid for, it affects the price. As I said, it is easily an order of magnitude higher. That is why it is such a problem with things like RESA. Adding 500 feet onto the end of the runway, when that runway is a muskeg bog and it is a three-year program and you have to bring in gravel, is a big problem. As I say, it is not just call up the Karsons down the road and say, “Bring it on in.”

Going back to your question, we have actually in the last year or two taken our message more to the federal government in forums like this. Traditionally, our involvement with Ottawa was on the Transport Canada regulatory side. Still very important, but in order to deal with the issues we have today and to assist the territorial and Nunavik and other governments in getting some funding to grapple with these basic infrastructure issues, we have to become more active in this type of forum, and that is why you are seeing us hopefully more.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: The task of solving the problems in the north boggles the mind. Southern solutions are being used to address situations unique to the north.

Last week, another witness, also from your industry, appeared and talked about research in order to find solutions that can be used in the north. Often, that is what remote areas have done. We have used southern solutions to solve problems in the north. It is true that the costs are huge.

In your opinion, is enough research being done into management and into every kind of improvement for northern aviation, so that northern solutions can be found, economic solutions that would mean that you did not have to face these insurmountable challenges?

surfaces sont bien entretenues, ils peuvent remplacer et moderniser l'éclairage, et cetera. Toutefois, lorsque vient l'heure d'apporter des améliorations importantes aux pistes, comme les allonger, ou aux aires pavées ou aménagées, ce genre de choses, on parle de sommes colossales dans le Nord.

C'est différent de ce qui se passe dans le Sud, où lorsqu'on décide d'allonger une piste, on appelle le fournisseur local et les camions de gravier s'activent, et ainsi de suite. Un projet aussi simple que renouveler la surface de gravier d'une piste d'atterrissage prend trois ans. Il faut un an pour amener l'équipement par barge ou sur des routes de glace. Il faut une saison de construction pour produire le gravier, puis il faut une autre année pour réexpédier l'équipement.

Quand on pense à l'équipement et au fait qu'il faut inclure cela dans la facture, le prix grimpe. Comme je l'ai mentionné, le coût est nettement plus élevé. C'est pourquoi les RESA posent tellement problème, par exemple. Allonger une piste de 500 pieds, lorsque la piste en question est un marécage ou une tourbière, et qu'il faut trois ans pour mener à bien le projet et qu'il faut transporter le gravier, c'est tout un problème. Comme je l'ai dit, il ne suffit pas de communiquer avec l'entrepreneur au coin de la rue et de lui demander de s'en occuper.

Pour en revenir à votre question, au cours de la dernière année ou des deux dernières années, nous avons axé nos efforts de communication sur le gouvernement fédéral dans le cadre de tribunes comme celle-ci. Nos discussions avec Ottawa portaient habituellement sur la réglementation de Transports Canada. C'est toujours un élément très important, mais pour régler les problèmes que nous avons aujourd'hui, et pour aider les gouvernements des territoires, du Nunavik et les autres à obtenir du financement pour s'attaquer aux problèmes d'infrastructure de base, nous devons prendre part plus activement au débat dans des tribunes comme celle-ci, et c'est pourquoi nous sommes plus présents, du moins je l'espère.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : La tâche de gérer les problèmes dans le Nord dépasse l'entendement. On emploie des solutions du Sud pour gérer des particularités du Nord.

La semaine dernière, un autre témoin de votre industrie a comparu et on a parlé de recherche pour trouver des solutions adaptées au Nord. Souvent, c'est ce que les régions éloignées ont fait. On a longtemps utilisé des solutions du Sud pour régler des problèmes au Nord, et il est vrai que les coûts sont énormes.

À votre avis, se fait-il suffisamment de recherche, sur le plan de la gestion et de l'amélioration de tout ce qui touche l'aéronautique dans le Nord, pour trouver des solutions adaptées au Nord, des solutions économiques qui feraient en sorte que vous ne soyez pas face à des défis insurmontables?

[English]

Mr. Nourse: I would have to say no. One of the areas that I did not even get into is climate change. That is bringing a whole host of other issues, again somewhat on the airline side but actually more on the airport and infrastructure side. As the Arctic warms and permafrost becomes destabilized, there is a great concern over some of the runways and their stability, as well as even some of the buildings and other infrastructure themselves.

Based on the science of the time, a lot of the buildings have been put on steel piles driven down into the permafrost. There is considerable concern that with things warming, these piles may actually be conducting heat down and the stability of the buildings will be in question, certainly at some of the coastal airports. Most airports in the Arctic are very close to the water and are not significantly above sea level. If there is any significant rise, they will be in trouble. There are already issues with places like Tuktoyaktuk, where with the ice gone, there is more wave action, more erosion on the edges of the sides of the runway and stability issues as well.

Climate change is going to bring a whole host of issues that I do not think we even properly understand yet. Whether or not there is enough research to deal with them, I doubt it at this time.

Senator Merchant: When you compare things with Alaska — I like when we compare things with Southern and Northern Canada because we understand it a little better. What is the population of Alaska as compared to —

Mr. Nourse: Compared to the three territories, it is about seven times the population. It is about 700,000 or 710,000, somewhere in there. It obviously has a significantly larger economy as well.

Senator Merchant: Perhaps for the Americans a more strategic location over time, too.

Mr. Nourse: Oh, yes.

Senator Merchant: For all these reasons.

The Chair: We can see Russia from there.

Mr. Nourse: Let us be honest; I would expect that some of that pavement and infrastructure is a relic of either World War II or the Cold War, yes.

Senator Merchant: When you have problems with aircraft up North — I know that even in places like Regina, if there is something wrong with the plane, there are no flights going out because they do not service the planes in Regina. They have to bring in another aircraft in order to accommodate passengers. What could you do up North if something like that happened?

[Traduction]

M. Nourse : Je répondrais que non. Un des défis dont je n'ai même pas parlé est celui des changements climatiques, qui apportent leur lot particulier de problèmes, encore une fois pour les transporteurs, mais surtout pour les aéroports et l'infrastructure. Le réchauffement de l'Arctique a pour effet de déstabiliser le pergélisol, et on craint grandement que cela déstabilise aussi certaines pistes, de même que certains bâtiments et d'autres parties de l'infrastructure.

Suivant les connaissances dont on disposait à l'époque, un grand nombre de bâtiments ont été construits sur des piliers en acier enfoncés dans le pergélisol. On s'inquiète beaucoup maintenant du fait que ces piliers puissent agir comme des conducteurs de chaleur qui vont déstabiliser à la longue les bâtiments, notamment à certains aéroports côtiers. La plupart des aéroports dans l'Arctique sont situés près de l'eau et pas très au-dessus du niveau de la mer. Si l'eau montait le moins, ils seraient en danger. On craint déjà pour celui de Tuktoyaktuk, où la fonte des glaces a accru l'action des vagues et l'érosion le long des pistes, et cela a provoqué également des problèmes de stabilité.

Les changements climatiques vont entraîner leur lot de problèmes, et nous ne sommes pas en mesure de bien les comprendre à l'heure actuelle à mon avis. Je doute donc qu'il y ait suffisamment de recherche sur cette question à l'heure actuelle.

Le sénateur Merchant : Lorsque vous comparez la situation en Alaska — j'aime qu'on fasse des comparaisons avec le sud et le nord du Canada, parce que cela nous permet de mieux comprendre. Quelle est la population de l'Alaska par rapport à celle de...

M. Nourse : Si on compare aux trois territoires, le nombre d'habitants est environ sept fois plus élevé. Il y a environ 700 000 ou 710 000 habitants, ou quelque chose comme ça. Son économie est donc beaucoup plus importante également.

Le sénateur Merchant : Et pour les Américains, cela deviendra sans doute avec le temps un endroit stratégique également.

M. Nourse : Oh, oui.

Le sénateur Merchant : Pour toutes ces raisons.

Le président : Nous pouvons apercevoir la Russie de cet endroit.

M. Nourse : Disons honnêtement qu'une partie de l'infrastructure et des pistes date sans doute de la Seconde Guerre mondiale ou de la guerre froide.

Le sénateur Merchant : Lorsqu'un avion éprouve des problèmes dans le Nord, et je sais que même à des endroits comme Regina, si un avion éprouve des problèmes, il ne peut pas décoller, car il n'y a pas de service d'entretien à Regina. Il faut donc qu'on envoie un autre avion pour transporter les passagers. Que faites-vous lorsque cela arrive dans le Nord?

Mr. Nourse: The major locations — Kuujuaq, Iqaluit, Rankin Inlet, Yellowknife and Whitehorse — all have facilities for the full maintenance of the aircraft and full staff. However, once you move out into the communities, yes, you are in that situation. If there is an issue there, it is send a rescue mission and bring in another bird, yes.

Senator Merchant: To maintain these facilities in small centres is also expensive. I imagine that is why Air Canada likes to service all their planes in one —

Mr. Nourse: Absolutely. To serve the communities, you have to base the aircraft there, and that requires both the infrastructure and the investment in it to do so properly.

Senator Merchant: Does that make air travel more expensive? The air carriers or whoever is maintaining these facilities, they pass that expense on to whom? The traveller?

Mr. Nourse: At the end of the day, let us be honest; there is only one pocket, and that is the person either paying the freight or buying the ticket. It all comes down to that. How you distribute that changes slightly, but at the end of the day, that is the only person paying.

Senator Merchant: Fuel, you said, is more expensive, or someone else might have said that.

Mr. Nourse: It depends on your locations. In some of the coastal communities, fuel is not as expensive as you might think, because it is brought in by ship, pumped directly into a tank, and in Iqaluit it is pumped directly to the airport seamlessly. Other communities where it is relying on barging down the Mackenzie, it is very expensive. That service is quite costly.

Senator Merchant: You spoke about your fear of shortage of pilots, and perhaps even attendants and maintenance.

Mr. Nourse: That is correct.

Senator Merchant: Do you pay more to pilots? Is there a northern component to their remuneration?

Mr. Nourse: Absolutely, yes. Pilots with major companies such as Canadian North, First Air, are making the equivalent, if not better, than Air Canada.

Senator Merchant: Even so, would they still move away?

Mr. Nourse: What you have to understand is people come to the North for a variety of reasons. In the pilot and maintenance world, quite often it is to gain experience because everyone is looking to gain the experience to further their career. People come north and they either absolutely love it and would never want to live anywhere else or be anywhere else, or it is simply a stepping stone to that right seat out of Air Canada. Unfortunately, for many of them, it is just that; it is a stepping stone.

M. Nourse : Les principaux centres — Kuujuaq, Iqaluit, Rankin Inlet, Yellowknife et Whitehorse — ont tous des services d'entretien complet et le personnel nécessaire. Si vous vous trouvez ailleurs, toutefois, c'est un problème, en effet. Si cela se produit, il faut envoyer une équipe de secours et un autre avion.

Le sénateur Merchant : Avoir des services d'entretien dans les petites localités, cela coûte cher. J'imagine que c'est la raison pour laquelle Air Canada préfère effectuer l'entretien de tous ses avions dans un...

M. Nourse : Tout à fait. Pour desservir les collectivités, il faut que l'avion y soit basé, et il faut que l'infrastructure et les investissements soient au rendez-vous pour bien le faire.

Le sénateur Merchant : Est-ce que cela fait augmenter les prix? À qui les transporteurs ou ceux qui entretiennent les installations refilent-ils la facture? Au voyageur?

M. Nourse : Disons honnêtement que, au bout du compte, la personne qui met la main au portefeuille est celle qui paie pour le fret ou qui achète le billet d'avion. Cela se résume ainsi. La répartition varie un peu, mais au bout du compte, c'est seulement elle qui paie.

Le sénateur Merchant : Vous avez mentionné, ou il se peut que ce soit quelqu'un d'autre qui l'ait fait, que le carburant coûte plus cher.

M. Nourse : Cela dépend de l'endroit. Dans certaines collectivités le long de la côte, le carburant est moins cher qu'on pense, car il arrive par bateau et il est transféré directement dans un réservoir. À Iqaluit, il est même acheminé directement à l'aéroport. Dans les collectivités où le carburant doit être transporté par barge sur le Mackenzie, il coûte beaucoup plus cher. Ce service coûte très cher.

Le sénateur Merchant : Vous avez dit craindre une pénurie de pilotes et même d'agents de bord et de personnel d'entretien.

M. Nourse : C'est exact.

Le sénateur Merchant : Les pilotes reçoivent-ils un salaire plus élevé pour travailler dans le Nord? Leur versez-vous une indemnité pour cela?

M. Nourse : Oui, bien sûr. Les pilotes qui travaillent pour les grandes compagnies aériennes comme Canadian North ou First Air, gagnent autant, sinon plus, que ceux d'Air Canada.

Le sénateur Merchant : Seraient-ils prêts à déménager pour autant?

M. Nourse : Ce qu'il faut savoir, c'est que les gens vont dans le Nord pour diverses raisons. Pour les pilotes et les employés d'entretien, c'est souvent pour acquérir de l'expérience, parce que tout le monde veut acquérir de l'expérience pour faire avancer sa carrière. Ils vont dans le Nord et soit ils adorent ça et ne voudraient pas vivre ailleurs, ou être ailleurs, soit ils veulent simplement un tremplin pour aller travailler à Air Canada. Et malheureusement, pour bon nombre d'entre eux, il s'agit juste d'un tremplin.

We become their training ground — Air Inuit. If you go to Air Transat, for example, you will find that probably 60 per cent or more of the pilots from Air Transat came from Air Inuit. We may as well hang the sign up that we train for them, because that is the reality.

The Chair: We made a comparison with the South. We have heard this here and you made the comparison with the West, with Alaska. Are there comparatives with Greenland or other Nordic states? Have you or associations made the comparison with how they deal with those issues?

Mr. Nourse: Greenland has a heavily subsidized program. For years, they actually went with a government-run program. For many years, Greenland Air was operated by the Greenland government and, because of the very same infrastructure issues, they actually operated large helicopters into many of the communities. You can imagine what that cost. They then got to the point where they simply could not afford that any longer, so they built STOL strips, short takeoff and landing strips, and moved to the Twin Otter aircraft in many locations and, in some cases, the Dash 7. Greenland Air was one of the early adopters of the De Havilland Dash 7 and used it on a number of their routes. Over the years they have continued to expand.

Virtually all the strips in Greenland are paved. Some of them are still short, but with the exception of places like Station Nord at the very top of Greenland, the vast majority of them are paved strips that are provided by the government. I do not believe Greenland Air is any longer a completely government entity. There is a private component, but it still receives considerable subsidy.

[Translation]

Senator Boisvenu: My next question is very down to earth. Why are we shortening runways in the north?

[English]

Why are we making the runways shorter?

Mr. Nourse: Part of it deals with terrain and part of it deals with history. A lot of the strips, as I mentioned, were built for the DC 3 and date back to the days of the DEW Line and the Mid-Canada Line and the Cold War. As such, they were perfectly fine. However, a lot of it is geographic constraint. If you go into Pangnirtung, one of the shorter strips, the strip runs right through the middle of town and has water at both ends. Broughton Island is, again, very constrained. I believe Grise Fiord is the most northerly settled point in Nunavut, not counting Alert. The only thing that can really get in there is a short takeoff and landing Twin Otter because there is water at one end and a mountain at the other. There are a lot of these geographic constraints that exist.

Air Inuit leur sert de centre de formation. Si vous allez à Air Transat, par exemple, vous constaterez que 60 p. 100 ou plus probablement de leurs pilotes viennent d'Air Inuit. On pourrait bien clamer haut et fort que nous assurons la formation de leurs pilotes, car c'est ce que nous faisons dans les faits.

Le président : Nous avons fait une comparaison avec le Sud. Nous avons entendu cela ici et vous avez fait la comparaison avec l'Ouest, avec l'Alaska. Des comparaisons ont-elles été faites avec le Groenland ou d'autres États nordiques? Avez-vous fait ou est-ce que d'autres associations ont fait des comparaisons sur les moyens qu'ils utilisent pour remédier à ces problèmes?

M. Nourse : Au Groenland, il y a un généreux programme de subventions. Pendant des années, on a même opté pour un programme géré par le gouvernement. Pendant de nombreuses années, Greenland Air a été gérée par l'État et, parce qu'on a eu à faire face exactement aux mêmes problèmes concernant les infrastructures, elle a décidé d'utiliser de gros hélicoptères pour desservir de nombreuses collectivités. Vous pouvez imaginer ce que cela a pu coûter. Lorsque la facture est devenue trop salée, on a construit des pistes ADAC, pour les atterrissages et les décollages courts, et on a opté pour des Twin Otter à maints endroits et, dans certains cas, des Dash 7. Greenland Air a été l'un des premiers transporteurs à acheter le Dash 7 de la société De Havilland, et elle l'a utilisé pour diverses routes. Elle en a même augmenté le nombre au fil des ans.

Au Groenland, presque toutes les pistes sont pavées. Certaines d'entre elles sont demeurées courtes, mais à l'exception d'endroits comme Station Nord à l'extrémité nord du territoire, la grande majorité d'entre elles sont des pistes pavées entretenues par le gouvernement. Je ne pense pas que Greenland Air soit encore aujourd'hui une société d'État à part entière, mais son volet privé est très généreusement subventionné.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Ma prochaine question est très terre à terre. Pourquoi raccourcit-on les pistes d'atterrissage dans le Nord?

[Traduction]

Pourquoi les fait-on plus courtes?

M. Nourse : C'est en partie pour des raisons de terrain et en partie pour des raisons historiques. Un grand nombre de pistes, comme je l'ai mentionné, ont été construites pour les DC 3 à l'époque du réseau DEW, de la ligne Mid-Canada et de la guerre froide. Elles convenaient parfaitement dans ce cas. Les contraintes sont aussi souvent de nature géographique cependant. Si vous allez à Pangnirtung, où se trouve l'une des pistes les plus courtes, la piste traverse le village et il y a des étendues d'eau aux deux extrémités. L'espace est très limité à Broughton Island également. Si je ne m'abuse, Grise Fiord est le village habité le plus au nord du Nunavut, à l'exception d'Alert. Le seul appareil qui puisse se poser là-bas est un Twin Otter à décollage et à atterrissage court, car il y a une étendue d'eau à une extrémité et une montagne à l'autre. Les contraintes géographiques de cette nature sont très fréquentes.

[Translation]

Senator Boisvenu: Does shortening them have anything to do with environmental concerns or standards?

[English]

Mr. Nourse: What are you referring to here? I just want to make sure I am answering the question correctly. Are you referring to the runway and safety area program or just the fact that they are short?

[Translation]

Senator Boisvenu: I am trying to understand. Normally, runways are lengthened because a type of aircraft needs more space in order to land. But we are being told that, in the north, they are being shortened. I understand that steel contracts in the cold. But I am trying to understand why runways are contracting too. I imagine that would add one more constraint, would it not?

[English]

Mr. Nourse: Where the runways can be reasonably economically extended, the territorial governments have been doing that. In the west, they recently lengthened a few strips. Again, it is hideously expensive, and in some other locations it is simply extremely expensive to do and no one has yet come up with a cost-effective way of doing that.

Like every other government, there are many pulls on the purse and sometimes airports are not viewed as the highest priority.

[Translation]

Senator Boisvenu: As I did in the previous committee, I am going to make you put on a senator's hat. If you had to write a report, what would be your top two recommendations that a federal government, one committed to the development of the aviation industry in the north, should work on?

[English]

Mr. Nourse: Certainly the airports.

Senator Boisvenu: As infrastructure?

Mr. Nourse: By "the airports" I am referring to the entire airports package. In some locations there are significant terminal issues. A lot of them have length issues and graded area issues. As I mentioned, some have GPS approach issues. Improving the airports' infrastructure will enable the carriers to provide the better service. It will allow us to use the best and most appropriate aircraft. When you use that best, most appropriate aircraft, you are using the cheapest per unit. You are delivering your lowest cost per passenger, or your lowest cost of pound of freight moving in there, when you can use the right aircraft.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Le fait de les raccourcir est-il lié à des questions environnementales ou de normes?

[Traduction]

M. Nourse : À quoi faites-vous allusion ici? Je veux simplement m'assurer de bien répondre à votre question. Faites-vous allusion au programme concernant les pistes et les aires de sécurité ou simplement au fait qu'elles sont courtes?

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'essaie de comprendre. Normalement, on allonge les pistes à cause du type d'avion qui a besoin de plus de surface pour atterrir. Or, on entend que dans le Nord on les raccourcit. Je comprends que le froid contracte l'acier. Toutefois, j'essaie de comprendre la raison pour laquelle on raccourcit les pistes. Je suppose que cela va ajouter une contrainte?

[Traduction]

M. Nourse : Lorsque les pistes peuvent être allongées à un prix raisonnable, les gouvernements territoriaux le font. Dans l'Ouest, quelques pistes ont été allongées dernièrement. Encore une fois, cela coûte horriblement cher, et à certains autres endroits, c'est vraiment très cher, et personne n'a encore trouvé une façon économique de le faire.

Comme pour tout gouvernement, les pressions sur le Trésor sont nombreuses, et les aéroports ne sont pas considérés souvent comme la grande priorité.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Comme je l'ai fait au comité précédent, je vais vous faire porter le chapeau d'un sénateur. Si vous aviez à rédiger un rapport, quelles seraient les deux premières priorités sur lesquelles devrait travailler un gouvernement fédéral impliqué dans le développement de l'industrie de l'aéronautique dans le Nord?

[Traduction]

M. Nourse : Les aéroports seraient assurément du nombre.

Le sénateur Boisvenu : En tant qu'infrastructure?

M. Nourse : Par « aéroports », j'entends tout ce qui concerne les aéroports. À certains endroits, il y a des problèmes importants du côté des aérogares. Souvent aussi, les pistes ne sont pas assez longues et les aires aménagées doivent être améliorées. Comme je l'ai mentionné, il y a aussi des problèmes avec l'approche GPS dans certains d'entre eux. L'amélioration de l'infrastructure des aéroports permettra aux transporteurs d'offrir un meilleur service. Nous pourrions alors utiliser l'appareil le mieux adapté à la situation. Lorsque nous utilisons l'appareil le mieux adapté, nous pouvons abaisser les coûts par unité et nous pouvons offrir de meilleurs prix aux passagers et de meilleurs prix pour le transport des marchandises.

Senator Boisvenu: The impact is very large; is that what you are saying?

Mr. Nourse: The impact is very large, yes. There must be paved runways or more paved runways. For example, for a lot of the carriers up there now, the staple aircraft in many locations is the B737-200. We are talking about an aircraft that dates back to 1972 in some base cases, but it can land on gravel. You cannot do that with a newer generation 737.

The carriers desperately want to move into it. If you take a look at Air North, they are buying B737-400s and 500s and using them on the route to Vancouver and Edmonton and any place else they can fly them because they are far more cost-effective. However, when they go north, they have to take the old bird.

Senator Boisvenu: That was the first priority. What is your second priority?

Mr. Nourse: My second priority would be the weather and navigation, which are all part of the NAV CANADA world in terms of improving them.

The Chair: I would like to thank you for your presentation. I am sure that you will have the occasion to see a lot of your comments in our report.

I would like the members to stay around, because we will have a short in camera meeting. We will give the people here two minutes to turn off the system.

I will remind you that the chair will be leading a delegation of parliamentarians at an Inter-Parliamentary Union conference in Quebec next week, so travelling will be limited. The deputy chair will be on the committee. Therefore, we will not be sitting next Tuesday and Wednesday, but we will be squeezing the witnesses scheduled for that week into the following week so that we will not be delaying our meetings more than we have to.

Thank you very much, Mr. Nourse, for your presentation. If you have any additional comments, always feel free to communicate with the clerk and we will add them into your presentation.

Mr. Nourse: Thank you. I would like to thank the committee for the opportunity. The clerk has my contact information. If anyone wishes any information on specifics, I would be more than happy to accommodate.

The Chair: Thank you very much.

(The committee continued in camera.)

Le sénateur Boisvenu : Les retombées sont très vastes; c'est ce que vous voulez dire?

M. Nourse : Les retombées sont très vastes, en effet. Il faut qu'il y ait des pistes pavées ou plus de pistes pavées. Je vais vous donner un exemple. Un grand nombre de transporteurs dans le Nord utilisent surtout le B737-200 pour desservir de nombreux endroits. On parle ici du modèle qui date de 1972, mais qui peut atterrir sur une surface de gravier. Les modèles de nouvelle génération du 737 ne peuvent pas le faire.

Les transporteurs ont très hâte d'utiliser les nouveaux modèles. Prenez Air North, par exemple. La compagnie achète des B737-400 et 500 et les utilise sur ses routes vers Vancouver et Edmonton et partout ailleurs où elle peut le faire, car ces appareils sont beaucoup plus économiques. Pour aller dans le Nord toutefois, elle doit se rabattre sur le vieux modèle.

Le sénateur Boisvenu : Ce serait votre première priorité. Quelle serait votre deuxième?

M. Nourse : Ma deuxième serait la météo et la navigation, qui relèvent tous deux de NAV CANADA pour ce qui est des améliorations.

Le président : Je tiens à vous remercier de votre exposé. Je suis persuadé que vous trouverez bon nombre de vos commentaires dans notre rapport.

Je demanderais aux membres de rester dans la salle, car nous aurons une brève réunion à huis clos. Nous allons donner aux gens ici deux minutes pour fermer le système.

Je vous rappelle que le président sera à la tête d'une délégation de parlementaires qui participera à l'assemblée de l'Union interparlementaire qui se tiendra à Québec la semaine prochaine; les déplacements seront donc limités. Le vice-président fera partie du comité. Il n'y aura donc pas de réunion mardi et mercredi prochains, mais nous allons comprimer l'horaire la semaine suivante pour entendre les témoins prévus. Nos réunions ne seront donc pas retardées plus qu'il ne le faut.

Merci beaucoup, monsieur Nourse, de votre exposé. Si vous avez d'autres commentaires, n'hésitez pas à les faire parvenir au greffier et nous les ajouterons à votre exposé.

M. Nourse : Merci. Je tiens à remercier le comité de m'avoir donné l'occasion de comparaître. Le greffier a mes coordonnées. Si vous avez besoin de précisions, je serai très heureux de vous les faire parvenir.

Le président : Merci beaucoup.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

Tuesday, September 25, 2012

Transport Canada:

Colin Stacey, Acting Director General, Air Policy;
Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Services Policy;
Natalie Bossé, Director General, Airport and Port Programs.

Tuesday, October 16, 2012

Air Transport Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;
Les Aalders, Executive Vice President;
Wayne Gouveia, Vice President, Commercial General Aviation.

Exchange Income Corporation:

Michael Pyle, President and Chief Executive Officer;
Adam Terwin, Chief Financial Officer.

Wednesday, October 17, 2012

Northern Air Transportation Association:

Stephen Nourse, Executive Director.

TÉMOINS

Le mardi 25 septembre 2012

Transports Canada :

Colin Stacey, directeur général intérimaire, Politique aérienne;
Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et services de navigation aérienne;
Natalie Bossé, directrice générale, Programmes aéroportuaires et portuaires.

Le mardi 16 octobre 2012

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et chef de la direction;
Les Aalders, vice-président principal;
Wayne Gouveia, vice-président, Aviation générale commerciale.

Exchange Income Corporation :

Michael Pyle, président et chef de la direction;
Adam Terwin, chef de la direction financière.

Le mercredi 17 octobre 2012

Northern Air Transportation Association :

Stephen Nourse, directeur exécutif.