

[Text]

let us make decisions that are sound commercially. That is really what it is all about.

Under deregulation I found that myself, for many years . . . we were saying, well, if I manipulate like this, I can operate this type of operation. The key was to manipulate the thing so I could operate, not whether it was commercially viable or commercially sound. We could squeeze a wee bit here. We will lose money here, but maybe we can get into this market, because we can manipulate regulation. That is what we were spending our time at. Now we do not spend our time manipulating regulation. We spend our time trying to provide a good, sound commercial airline service.

I think that is what will apply. You see it applying. You see people who are scared already running for cover. That is what will occur as time goes on. The decisions will be sound, commercial decisions, and they will be on the backs of the people who are running the services.

Mr. Dantzer: Mr. Benjamin is not here, so I am going to ask his question. He asks it of every person who talks about air traffic in the north. In many locations in the North the largest amount of air traffic, the most profitable, is during the summer months. The worry is that if you open it up, somebody will come in and cream off all the profit in the summertime—fly-by-night operations—and then leave in the wintertime. That particular community will not have any service in the wintertime. Could you respond to that fear?

Mr. Ward: The big problem the operators in the North have is that there is not sufficient traffic in the wintertime to warrant all equipment they have on hand. So if a carrier in the north could find some way he could utilize his equipment in the south because he did not need it all—it is sitting around—there would be a lot better economics behind him. There would be sounder businesses operating in the north. That is really what they are trying to do . . . rather than simply because you are there you put your equipment on the ground and you keep your equipment going. It does not make sense.

Mr. Dantzer: But would it not result in no service at all to some of these communities in the wintertime?

Mr. Ward: Just the opposite. There are too many services up there. I see the bush operators in Yellowknife and I look around and say, well, what do you do in the winter? Well, their traffic in the winter is way down. They try to lease their aircraft out. They try, again, to tailor their capacity to meet the demand. If there is not the demand there in the winter, for goodness' sake, do not carry those overheads. And the commercial operator will have to do that, when the decision is strictly commercial. The public will be served. There are more airplanes in the North right now in the wintertime than they can possibly use. It is ridiculous.

Mr. Blaikie: It seems to me Mr. Ward did not answer the question. The question is not about what happens to equipment in the down-time in the winter. The question is whether or not

[Translation]

nos impôts; nous devons faire tout vie; donc, pour l'amour de Dieu, prenons des décisions commercialement saines». Voilà ce dont il s'agit, au fond.

Dans la dérèglementation, j'ai constaté que moi-même pendant de nombreuses années . . . Nous disions: «Eh bien, si je manipule comme ceci, je puis faire fonctionner ce type d'exploitation». La clé, c'était de manipuler la chose de manière à pouvoir la faire fonctionner, et non pas de savoir si elle était commercialement viable ou commercialement saine. Nous pourrions resserrer un peu ici. Nous perdrons de l'argent là, mais nous pouvons peut-être prendre pied sur ce marché, parce que nous pouvons manipuler la réglementation. Voilà à quoi nous consacrons notre temps. Désormais, nous ne passons plus notre temps à manipuler la réglementation. Nous passons notre temps à tâcher d'assurer un bon service aérien commercial solide.

C'est cela qui se passera. Vous le voyez déjà. Vous voyez des gens effrayés chercher déjà à se protéger. C'est ce qui se produira au fur et à mesure que le temps passera. Les décisions seront de bonnes décisions commerciales, et ils seront sur le dos des gens qui exploitent les services.

M. Dantzer: Monsieur Benjamin n'est pas ici; je vais donc poser sa question. Il la pose à tous ceux qui nous parlent du trafic aérien dans le Nord. Dans bien des endroits du Nord, la plus forte proportion de trafic aérien, la plus rentable, est pendant les mois d'été. La crainte, c'est que la dérèglementation permette à n'importe qui de venir écrémer les profits en été—à la sauvette—avant de prendre la poudre d'escampette l'hiver venu. Cette collectivité particulière n'aura aucun service en hiver. Pourriez-vous apaiser cette crainte?

M. Ward: Le gros problème des exploitants dans le Nord, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de trafic en hiver pour rentabiliser tout le matériel mobilisé. Donc, si un transporteur dans le Nord pouvait trouver moyen d'utiliser son matériel dans le Sud puisqu'il n'a pas besoin de tout—une partie reste à ne rien faire—sa rentabilité s'en trouverait bien meilleure. Il y aurait des entreprises plus solides dans le Nord. Voilà, au fond, ce qu'ils cherchent à faire . . . Plutôt que de clouer leur matériel au sol pour la simple raison qu'ils opèrent dans le nord et seulement dans le nord. Cela n'a pas de sens.

M. Dantzer: Mais ne s'ensuivrait-il pas que certaines localités seraient complètement privées de service en hiver?

M. Ward: C'est le contraire. Il y a trop de services là-bas. À voir les exploitants de brousse de Yellowknife, il y a de quoi se demander ce qu'ils font en hiver? Eh bien, leur trafic en hiver est très bas. Ils essaient de louer leurs appareils. Ils essaient, encore une fois, d'adapter leur capacité à la demande. S'il n'y a pas de demande en hiver, juste ciel, n'allez pas garder ces frais généraux. Et c'est ce que devra faire l'exploitant commercial, lorsque la décision sera strictement d'ordre commercial. Le public sera servi. Il y a plus d'avions dans le Nord aujourd'hui en hiver qu'on ne peut en utiliser. C'est ridicule.

M. Blaikie: Il me semble que M. Ward n'a pas répondu à la question. Il ne s'agit pas tant de savoir ce qui arrive au matériel dans les temps morts en hiver que de savoir s'il