

[Texte]

The tradition of aviation in this country has been second to none for our size. Look at how much we have tied up. Look at the proud history we have in aviation. I can't believe that we can't come out of this and be stronger and better. It may take a little while. It may even take a little help. But given the opportunity, I think we can maintain a viable and healthy industry and take on anyone in the world.

Mr. Richardson: I agree.

Mr. Payson: Could I maybe just add one comment? I think the protective environment of Canada in the past has possibly led to a lack of consideration of the high capital costs of a lot of the new equipment we have here. If you were to compare the fleets in Canada to those in the U.S., you would see that Canadian fleets are much more modern than those in the U.S. You have to ask yourself the question, are they needed? I think it goes to the whole capacity issue of the airlines here. I think the era of deregulation has flushed this out. In other words, we have too much equipment. If there had been competition from day one, we wouldn't have had that equipment. If you go back to the Wardair example, they were successful until they bought new equipment. Then they went out of business.

I think if you look at the successful airlines in the U.S., the return on investment is there from the old DC-9s and the 727s. If you ask Air Canada, which I did once, what is their most profitable, their highest return on investment aircraft, it's a DC-9, it's not the new airplanes. It's a safe airplane. It may not be as flashy as a 320, but it gets the same job done for you and me who are riding in the back.

• 1240

Mr. Belsher: I have a couple of points I'd like to touch upon. You talked about an independent air navigation system. How would you describe that system in a very succinct manner?

Mr. Lyon: We'd like to lift out of Transport Canada essentially the air navigation system. That would include the air traffic control flight service, some of the airspace planning that's done, and the monitoring of the navigation aids could become part of that. We would leave in Transport the regulatory capability. We believe the minister or the government has a public responsibility there that should be maintained. We would look to the government to do the inspection, to establish the standards, and look to the industry to operate that system and to pay for its operation.

Mr. Belsher: Are you envisioning a crown corporation set up to do that?

Mr. Lyon: I think initially that would be as much as we'd want. It's a relatively new concept. We've described it as a not-for-profit agency. We believe probably the post office or something similar would be a stage one. After some experience

[Traduction]

Je pense que nous pouvons être fiers de la qualité des services aériens dont jouit depuis longtemps la population canadienne. Regardez tout ce que nous avons: Nous pouvons nous regarder avec fierté l'histoire de l'aviation canadienne. Je suis sûr que nous pouvons survivre à cette période de remous, et en ressortir plus forts. Peut-être cela prendra-t-il un peu de temps; peut-être nous faudra-t-il même un peu d'aide. Mais si l'on nous en laisse la possibilité, nous saurons maintenir une industrie à la fois viable et saine, laquelle saura faire concurrence à celles de n'importe quel autre pays.

M. Richardson: Je suis d'accord.

M. Payson: Pourrais-je ajouter un seul commentaire? Je pense que le régime protecteur que nous avons au Canada dans le passé a peut-être fait que nous n'avons pas suffisamment tenu compte des énormes coûts en capital d'une grande partie du nouvel équipement que nous avons ici. Si vous comparez les flottes canadiennes à celles des Américains, vous constaterez qu'elles sont bien plus modernes que celles des États-Unis. Il faut se demander si c'est vraiment nécessaire. Je pense que cela remet en cause la capacité des lignes aériennes. Selon moi, c'est la déréglementation qui a fait ressortir cette question au grand jour. En d'autres termes, nous avons trop d'équipements. Si nous avions eu cette concurrence au sein de l'industrie dès le départ, nous n'aurions pas acheté tout ces équipements. Si l'on prend le cas de Wardair, on s'aperçoit que cette compagnie était prospère jusqu'à ce qu'elle achète de nouveaux appareils. Ensuite, elle a fait banqueroute.

Quand on examine les compagnies aériennes qui prospèrent aux États-Unis, on se rend compte que ce sont les vieux DC-9 et les 727 qui expliquent le rendement des investissements. Si vous demandez à Air Canada, comme je l'ai déjà fait, quels appareils leur vaut le rendement le plus élevé, quel avion est le plus profitable, ils vous répondront que c'est le DC-9, plutôt que l'un des nouveaux avions. C'est un appareil dans lequel on est en sécurité. Il est sans doute moins clinquant qu'un 320, mais il vous rendra à destination. Pour vous ou moi, ou pour n'importe quel passager, c'est l'essentiel.

M. Belsher: J'aimerais aborder un ou deux points avec vous, très brièvement. Vous avez parlé d'un système de navigation aérienne indépendant. Pourriez-vous nous décrire le système que vous envisagez, très succinctement?

M. Lyon: Essentiellement, nous aimerions que tout le système de navigation aérienne soit séparé de Transports Canada. Cela incluerait le contrôle de la circulation aérienne, l'information de vol, une partie de la planification de l'espace aérien et le contrôle des aides à la navigation. La réglementation continuerait de relever de Transports Canada. Nous pensons que le ministre ou le gouvernement a une responsabilité publique en matière de réglementation qui devrait être maintenue. Nous pensons que le gouvernement devrait continuer d'être responsable des inspections et de l'établissement des normes, et que l'industrie devrait exploiter ce système et le financer.

M. Belsher: Et pensez-vous qu'il faille créer une société d'État pour prendre en charge ces responsabilités?

M. Lyon: Cela serait suffisant au départ. C'est une idée relativement nouvelle. Nous envisageons une société à but non lucratif, comme nous l'avons dit. Dans un premier temps, l'on pourrait prendre les services postaux comme modèle. Après