

## [Texte]

There would be competition, for a change and people would have a choice. That would sort it all out and maybe those who had old equipment would buy new equipment. The public would be far better served. I do not think anybody who has an investment in the aviation business, whether he be a small operator or a large one, is simply going to give up because we have deregulation. They are just going to fight harder.

**Mr. Taylor:** Just one quick comment. I like the remark about tailoring their equipment to the markets.

**The Chairman:** Okay. Yes, we are getting a little punchy here . . . but that is very good. Mr. Dantzer, can you dance with Mr. Ward, please?

**Mr. Dantzer:** I am very glad to see Mr. Ward here. What you have said in your brief has shaken, I am sure, the concept which many of this committee have, because you are the first one who has taken this position in such strong terms. Many of the other people who have come here and asked for a slow-down on deregulation in the north have sounded very, very reasonable and their arguments have sounded fairly good to me.

• 1250

For instance, some operator came to us in Vancouver and said in all his flights he averaged 3.1 passengers. He has lost money over the last couple of years. He is going to even out this year. He says it is absolutely impossible for him to do that if there is any competition; people coming in and cutting rates. Yet you in your brief say the only hope for northerners to obtain lower air rates is through deregulation. Could you expand on that?

**Mr. Ward:** If he is losing money, if he is flying passengers for less than it costs him to fly those passengers, he is highly of value to the community or to the industry as a whole. So obviously he is on the wrong tack.

**Mr. Dantzer:** He said he was doing that out of a sense of duty—public social duty—and that was why he maintained his services during those bad years. That is what he said. I do not know if that is true or not, but . . .

**The Chairman:** You do not know what cargo he had, Mr. Dantzer.

**Mr. Ward:** I really cannot account for people who donate their time and their money to the betterment of transportation for the public. There are not too many doing that.

I would suggest that in the free-enterprise business you will see consolidations. You will see more commercial decisions—not will the community let me do this or this or can I do that; it will be commercial decisions that really are made. They will say, hey, we have to make it pay; we have to make a living out of this; we have to make this airline profitable; we have to pay our taxes; we have to do all these things; so for goodness' sake,

## [Traduction]

Il y aurait enfin de la concurrence et le client aurait le choix. Une telle concurrence rétablirait les choses et pousserait peut-être le transporteur détrôné à acheter du nouvel équipement. La population serait beaucoup mieux desservie. Je ne crois pas que quiconque ayant investi de l'argent dans le secteur du transport aérien décide de tout laisser tomber à cause de la déréglementation, qu'il ne soit qu'un petit transporteur ou un transporteur aérien important. Il va tout simplement mettre davantage d'effort.

**M. Taylor:** J'apprécie la remarque que vous avez faite à propos de l'adaptation de l'équipement au besoin du marché.

**Le président:** Bien. Nous prenons une tangente un peu plus critique . . . mais c'est très bien ainsi. Monsieur Dantzer, avez-vous des questions à poser à M. Ward?

**M. Dantzer:** Je suis très heureux de votre présence parmi nous, monsieur Ward. Ce que vous avez écrit dans votre mémoire a sans doute ébranlé l'idée que de nombreux membres du présent Comité ont déjà . . . parce que vous êtes le premier témoin à soutenir la position que vous avez adoptée dans des termes aussi forts. Bon nombre des autres témoins que nous avons accueillis et qui ont demandé de mettre la pédale douce dans l'application de la déréglementation dans le Nord m'ont semblé des plus raisonnables et les arguments qu'ils ont fait valoir me sont apparus plutôt valables.

Par exemple, un exploitant est venu nous dire à Vancouver qu'il transportait une moyenne de 3,1 passagers sur ses vols. Il travaille à perte depuis quelques années. Il va faire ses frais cette année. Selon lui, cela lui est absolument impossible s'il y a de la concurrence, s'il y a des gens qui viennent couper les prix. Et pourtant, dans votre mémoire, vous dites que la déréglementation représente le seul espoir d'obtenir une diminution des tarifs aériens pour les gens du Nord. Pourriez-vous vous expliquer?

**M. Ward:** S'il perd de l'argent, s'il transporte des passagers pour moins qu'il ne lui en coûte, il est extrêmement précieux pour la collectivité ou pour l'industrie dans son ensemble. Manifestement, il fait fausse route.

**M. Dantzer:** Mais, dit-il, c'est par devoir qu'il le fait—par devoir social envers le public—et c'est pour cela qu'il a maintenu ses services pendant ces mauvaises années. C'est ce qu'il a dit. Je ne sais pas si cela est vrai ou pas, mais . . .

**Le président:** Vous ne savez pas quelles marchandises il transportait, en plus monsieur Dantzer.

**M. Ward:** Je ne saurais parler pour les gens qui donnent de leur temps et de leur argent pour l'amélioration du transport pour le public. Il n'y en a pas trop qui le font.

A mon avis, dans la libre entreprise, on assistera à des consolidations. Les décisions seront davantage dictées par des mobiles commerciaux—et non pas par des questions comme: «La collectivité me permettra-t-elle de faire ceci ou ceci, ou encore puis-je faire cela?» Les décisions prises seront effectivement des décisions commerciales. On dira: «Nous devons rentabiliser; nous devons gagner notre vie; nous devons payer