

[Text]

enter and exit and at will in deregulation, and that when you have a licensing system where the current cross-subsidization between the lucrative routes and the less lucrative routes disappears, you are going to find that it is even more difficult than it is now to service Atlantic Canada, Newfoundland or northern British Columbia. Suddenly airlines that have a route licence, a licence in every particular stop and stand . . . they are charging a user-pay concept on every individual route. You are going to find that it is perhaps even more difficult than you currently complain it is to fly in Newfoundland or in the north of British Columbia. Do you have any comment on that?

Mr. Ruffell: Again, we are free enterprisers. We are firm believers that if there is a market there, if there is a necessity, our people will be served. We are particularly interested in turbo prop DASH-7s. Maybe there is an opportunity here for a less expensive aircraft such as that to replace the jet in order to get more frequent service. I understand in the proposals that there is some protection in there and that there will be some guarantee to smaller communities. I think that is probably necessary.

Mr. Tobin: Would you welcome that? Would you welcome the sort of notion that would see some kind of intervention in those kind of areas only to ensure service?

Mr. Ruffell: I gather that your recommendations should probably include that. I know if I were from some of the smaller communities I would certainly be looking for protection.

Mr. Tobin: You mentioned that you welcome DASH-7s and DASH-8s. How do you feel about flying aging 748 Hawker Siddleys? They may not all be new DASH-7s and DASH-8s on these northern routes where you expect to see new kinds of aircraft.

Mr. Ruffell: I think it can be generally said that our members would expect to get there safely. I think there are some guarantees in your proposal. Although we are going for more competition, hopefully, new airlines will be moving into the market. I think our people have got to get there safely and I believe there are already safety standards in existence. Thank you very much.

• 1340

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Let me first start where Mr. Tobin left off. You indicated that your membership believes they should be able to get to all the communities safely. We learned in Vancouver that DASH-7s are not equipped to accommodate stretcher cases or wheelchairs. In a situation where one of your members has travelled into a small community—today he might be travelling there on a jet which is capable of handling stretchers—where in the future, under this free enterprise system, they have a small DASH-7. If he or she has an accident or a heart attack or something that requires them to be placed on a stretcher and transported back, the DASH-7s are not going to

[Translation]

s'établir ou d'abandonner à volonté. Ensuite, vous avez un système de permis qui fait disparaître l'interfinancement actuel entre les routes lucratives et les moins lucratives. Force vous sera de reconnaître qu'il deviendra encore plus difficile de desservir les maritimes, Terre-Neuve, et le nord de la Colombie-Britannique. Du jour au lendemain, les compagnies aériennes qui ont un permis d'exploitation pour une ligne, un permis pour chaque escale . . . imposeront le principe usagers-payeurs sur chaque ligne individuellement. Vous aurez peut-être encore plus de raisons de vous plaindre de la difficulté d'aller à Terre-Neuve ou dans le nord de la Colombie-Britannique. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Ruffell: Encore une fois, nous sommes pour la libre entreprise. Nous sommes fermement convaincus que, s'il y a un marché, un besoin, nos gens seront servis. Nous nous intéressons particulièrement aux DASH-7 à turbopropulseur. Il est peut-être possible de remplacer l'avion à réaction par un appareil moins coûteux comme celui-là pour avoir un service plus fréquent. Sauf erreur, les propositions prévoient une certaine protection et il y aura des garanties pour les petites localités. Je pense que c'est probablement nécessaire.

M. Tobin: En seriez-vous heureux? Seriez-vous heureux d'une intervention quelconque dans ce genre de régions seulement pour assurer le service?

M. Ruffell: Je crois comprendre que vos recommandations devraient probablement la prévoir. Si j'habitais une petite localité, je voudrais certainement une protection.

M. Tobin: Vous êtes en faveur des DASH-7 et des DASH-8. Que diriez-vous de voyager à bord des vieux appareils Hawker Siddley 748? Ce ne sera peut-être pas toujours des DASH-7 et DASH-8 neufs que l'on trouvera sur ces routes du Nord, où vous vous attendez à voir ces nouveaux types d'avions.

M. Ruffell: De façon générale, on peut dire que nos membres veulent surtout parvenir à destination en toute sécurité. Votre proposition comporte certaines garanties. Bien que nous souhaitons plus de concurrence, nous espérons que de nouvelles compagnies aériennes viendront sur le marché. Nos gens doivent arriver en sécurité et je crois qu'il y a déjà des normes de sécurité en place. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre dans la même veine que M. Tobin. Vous avez dit que vos membres veulent pouvoir se rendre en toute sécurité dans toutes les localités. Nous avons appris, à Vancouver, que les DASH-7 ne sont pas équipés pour accueillir des voyageurs en civière ou en fauteuil roulant. Mettons que l'un de vos membres se rende dans une petite localité—peut-être desservie actuellement par un réacté capable de transporter un voyageur en civière—qui, grâce à ce système de libre entreprise, serait désormais desservie par un petit DASH-7. S'il lui arrivait un accident, un arrêt cardiaque ou autre chose qui obligerait à le ramener en civière, les DASH-7 ne feraient