

[Texte]

be the dollars and cents in isolated communities to pay the kind of fare that would be charged to make a route economic for a carrier, and ultimately we would end up with no service at all in a lot of isolated places. I, for one, worry about that.

• 1305

I do not know, much as we want to deregulate the North or introduce more competition in the North, that we would abandon certain communities that we know would not be served.

Mr. Ward: This is not the history of the aviation deregulation in the United States, nor is it the history of aviation deregulation in Canada. For instance, Nordair now is talking about starting a smaller operation to feed those areas, some of which they never fed before. The reason they want to bring that feed in is that when deregulation hit the United States, United Airlines said, and I will use them as an example, that they were going to get out of all those non-paying small routes, those small communities; that they were not concerned with them as it costs a lot of money. So they did, and all of a sudden they found all their feed had dried up. So now not only have they gone back into those areas; they have expanded them considerably and gone in with smaller airplanes to get the feed for their trunk routes and for their international routes.

The same thing applies in the North. There is no difference. Victoria to Vancouver is an example. You can charge \$1 per passenger per mile. You will never make a dollar in an airplane, certainly you would not in a jet, but you get the feed to go on. As a result, everybody wants that route, just because it gets the feed that goes on to Toronto, to Ottawa, to London, England. This is what counts.

So the commercial feed in the air transport business is very, very significant indeed; it will provide services to areas that do not otherwise justify the service; that is what is going to happen in the North.

Mr. Tobin: Thank you. Thank you for your presentation.

The Chairman: Thank you very, very much, Mr. Tobin. Thank you, Mr. Ward. It has been a most interesting presentation as has been evidenced by the eight questioners you had to handle. So thank you very much.

Mr. Ward: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Committee, we have four more witnesses and I will call the next witnesses who I understand are in the room, ICG Liquid Gas Ltd, and Mr. Wilton appears on their behalf.

[Traduction]

tionnement d'autres trajets non profitables—les coûts que représenterait la prestation d'un service aérien sur certains trajets seraient tout simplement prohibitifs. Les habitants des agglomérations isolées ne pourraient se permettre de payer les tarifs qu'un transporteur devrait exiger afin de rentabiliser telle ou telle ligne et, en fin de compte, cette situation déboucherait sur la suppression totale de services dans certains lieux isolés. Eh bien, cette situation m'inquiète!

Je ne sais si, pour autant que nous voulions déréglementer l'industrie dans le Nord ou y favoriser la concurrence, nous sommes prêts à abandonner certaines collectivités qui, nous le savons, ne seraient plus alors desservies.

M. Ward: Ça n'a pas été du tout le cas de la déréglementation du transport aérien aux États-Unis, pas plus que ça ne sera au Canada. Par exemple, Nordair envisage actuellement de mettre sur pied un service de petite envergure pour desservir les régions dont vous parlez, et dont certaines n'ont jamais été desservies auparavant. Nordair envisage de se lancer dans ce genre d'opération à cause de l'expérience vécue par United Airlines après la déréglementation aux États-Unis. Cette dernière compagnie, et je m'en sers comme exemple, avait déclaré qu'elle ne desservirait pas les petits axes non payants, ceux reliant les petites collectivités, que ceux-ci ne les intéressaient pas puisqu'ils revenaient très chers à exploiter. Et c'est ce qu'elle fit, pour découvrir soudainement que ses autres lignes étaient désertées par le public. Depuis, United Airlines s'est non seulement remise à desservir ces régions, mais de plus elle a considérablement étendu son service avec des avions plus petits, lui permettant d'acheminer les passagers vers ses lignes principales, de même que ses lignes internationales.

Le même phénomène se reproduit dans le Nord. Il n'y a pas de différence. La ligne Victoria-Vancouver en est un exemple. Le tarif est de 1\$ par passager et par mille. C'est là un prix qui ne permet certainement pas de faire d'argent avec un avion, et encore moins avec un avion à réaction, mais on amène des passagers vers ses autres lignes. Résultat: tout le monde veut desservir cette ligne parce qu'elle permet d'acheminer des passagers qui prendront vos avions à destination de Toronto, d'Ottawa, ou même de Londres. Et c'est ça qui compte.

C'est ainsi que, dans l'industrie du transport aérien, le principe du drainage des passagers joue un rôle très important; il amène les compagnie à desservir des régions qui, autrement, ne seraient pas rentables pour elles. Et c'est cela qui va se produire dans le Nord.

M. Tobin: Merci. Merci de votre exposé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Et merci également à vous, monsieur Ward. Votre exposé a été des plus intéressants si l'on en juge au fait que huit personnes vous ont posé des questions. Encore une fois, merci beaucoup!

M. Ward: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Messieurs, nous avons quatre autres témoins à entendre. J'appellerai maintenant le prochain témoin, ICG Liquid Gas Ltd, représenté par M. Wilton.