

[Texte]

supported resolution which encouraged assistance to transportation as an element in regional development.

The question is, Mr. Chairman, about the paramountcy or the dominance of this element in the policy. I personally think it is a useful reminder in the legislation to make reference to the important role of transportation. But if we go to the next step and say, where there is a conflict between its role as a regional helper and its competitive aspect, the regional aspect will dominate, we then get ourselves into some very serious conflict.

• 1620

The Chairman: Mr. Scowen.

Mr. Scowen: Mr. Thompson, you had said you were going to touch on the northern transportation problems, and I was wondering what you foresee in passenger service, for instance, in northern Saskatchewan. It costs more to fly 300 miles by common carrier than it does to fly from Prince Albert to Vancouver or to get to Prince Albert. Water transportation in the far north has gone up considerably in the last while and trucking has gone up considerably because of fuel costs and so on and so forth. What do you foresee there?

Mr. Thompson: Certainly the provision of air service in the northern parts of Canada has presented a problem to the government—the previous government and this government. We are eager to find out what submissions will be made.

One of the problems you initially start with is the possibility that you could draw a line across the north of Canada and actually miss some areas that are south of that line. These areas still have essentially a kind of northern atmosphere, in terms of relatively sparse populations and long distances. That is one of the first problems we have with this business of drawing a line.

Now, as far as the main part of your question, I do not know who currently provides the service you are mentioning, but it would not surprise me if there were not very many carriers in that market. Maybe there is only one; maybe only one or two. Now, in the future, where charges of the kind you describe are being applied, perhaps that would attract the interest of some businessman who would take a look at it. He would look at the operating characteristics, he might look at any excess capacity he has in his own fleet. He might very well go in there and provide a competitive service.

Now, we know that providing service like that can be more expensive, because you simply have more difficult climatic conditions to live under. I am not suggesting that such travel will somehow become magically cheap. It will not. There are other examples in the north where, right now, one carrier has the business sewed up. He has the franchise to serve the area, so he sets the rate. It is true, it is supposed to get CTC approval, but he simply says, this is what it costs to provide the service.

[Traduction]

donné lieu à la résolution, que tous appuyaient, d'encourager l'aide au transport comme élément d'expansion régionale.

La question qui se pose, monsieur le président, est celle de l'importance ou de priorité de cet élément dans la politique. Je crois personnellement que la loi nous rappelle à bon escient le rôle important du transport. Si nous franchissons la prochaine étape, nous disons: Lorsqu'il y a conflit entre son rôle comme aide régional et son aspect concurrentiel, l'aspect régional prédominera, nous nous plaçons dans une situation de conflit très sérieuse.

Le président: Monsieur Scowen.

M. Scowen: Monsieur Thompson, vous deviez parler des problèmes du transport dans le Nord, que prévoyez-vous par exemple comme service aux voyageurs au nord de la Saskatchewan? Il en coûte davantage pour un vol de 300 milles par transporteur régulier qu'il n'en coûte pour voyager par avion de Prince Rupert à Vancouver ou pour se rendre à Prince Albert. Le transport par voie fluviale dans le nord a augmenté considérablement récemment et le camionnage également à cause des coûts du carburant et d'autres facteurs. Que prévoyez-vous pour le transport dans le Nord?

M. Thompson: Il est certain que la prestation du service aérien dans les parties septentrionales du Canada a posé et pose des difficultés pour le gouvernement—le gouvernement précédent et le gouvernement actuel. Nous attendons avec impatience des propositions.

Une des difficultés au départ, c'est la possibilité qu'on pourrait tirer une ligne à travers le nord du Canada et oublier certains secteurs au sud de cette ligne. Essentiellement, ces régions ont toujours un caractère septentrional en quelque sorte, pour ce qui est des populations relativement éparses et les longues distances à parcourir. Voilà le premier problème que nous cause cette ligne.

Pour reprendre votre question, je ne sais pas qui actuellement offre le service que vous avez mentionné, mais je ne serais pas surpris qu'il n'y ait pas beaucoup de transporteurs pour ce marché. Il y en a peut-être un ou deux. À cause du genre de frais que vous avez mentionnés, des hommes d'affaires seront peut-être attirés à l'avenir et voudront peut-être étudier la situation. Ils voudront examiner les caractéristiques de fonctionnement, voir la capacité excédentaire qu'ils ont pour leur propre flotte. Ils pourraient très bien offrir un service concurrentiel.

Nous savons cependant que la prestation de ce service peut être coûteuse, à cause des conditions climatiques difficiles de ces régions. Je ne prétends pas que ce genre de transport deviendra soudain bon marché. Ce ne sera pas le cas. Nous connaissons d'autres exemples dans le Nord, où présentement un transporteur a le marché dans sa poche. Il a reçu la concession pour desservir cette région, par conséquent il établit les tarifs. Il est censé, c'est vrai, obtenir l'autorisation de la CCT, mais il répond simplement que c'est ce que cela lui coûte pour offrir ses services.