

[Text]

Mr. Forrestall: Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just one quick question. In listening to our witness' summary on the north, you basically are opposed to subsidies of any sort. As for total deregulation in the north as would occur in the south, you reject the argument that carriers would come in during peak seasons and cream off and leave people with structures built in the north, in difficult circumstances.

When I hear this, I have the impression that any notion of public necessity, the old notion of public necessity that would apply to the north, in your mind is not a proper sort of concept to apply to northern Canada.

What I hear is a debate about free enterprise in the sense of how air industry can operate in the north in the most competitive fashion without any regard to the realities of northern Canada, which is very small population bases spread over huge tracts of territory.

What I would see in your scenario, sir, and I would just like you to comment, is ultimately increased service in the larger northern centres and reduced service, if any service at all, in some of the smaller more isolated communities. Would it not occur?

Mr. Ward: You have reached a very sensitive point. When the CTC was created, you will notice the terms of reference were public convenience and necessity, not public interest. It was strictly convenience and necessity. Now who is to say what convenience and necessity are?

I am saying to let the public decide with their purses what is in their best interests and what is convenient and necessary. Right now, from my experience, there are many operators in the north just bursting to go forth in bush operations and so on; there is no shortage of operators. I do not know of any community you can point out to me which claims it cannot get service or claims it can justify service but cannot get it. It is quite the opposite. When any routes come open, you almost get killed in the rush of people rushing to serve them.

So I hardly see . . .

Mr. Tobin: I agree with you there is not a shortage of equipment but I would submit to you, sir, there is a shortage of substance in the public purse in some of those communities. In other words if carriers who are in some sense in a monopoly situation today in some areas, suddenly get competition on their paying routes—because there is cross-subsidization occurring right now—on some routes the cost of providing the service is going to be prohibitive. There simply are not going to

[Translation]

M. Forrestall: Merci beaucoup, monsieur!

Le président: Merci! Monsieur Tobin . . .

M. Tobin: Je désire poser une petite question au témoin après avoir entendu le résumé qu'il nous a fait de la situation dans le Nord. Vous êtes opposé à toute forme de subvention. Par ailleurs, en cas de déréglementation totale dans le Nord, à l'instar de ce qui se ferait dans le Sud, vous n'êtes pas d'accord avec l'hypothèse selon laquelle, pendant la saison haute, les transporteurs viendraient du Sud pour profiter du marché après avoir laissé le soin à ceux du Nord de construire les installations nécessaires, dans des circonstances très difficiles.

En vous écoutant, j'ai l'impression que cette vieille notion de service au public, telle qu'elle devrait s'appliquer dans le Nord, n'est pas, à vos yeux, applicable au Nord canadien.

Tout ce que j'entends, c'est en fait un débat sur la libre entreprise, sur la façon dont l'industrie des transports aériens peut fonctionner dans le Nord, dans les conditions les plus concurrentielles, sans égard aux réalités de cette région où l'on trouve de petites poches de population réparties sur un vaste territoire.

Ce que je crois comprendre du scénario que vous proposez, monsieur—et je voudrais que vous nous fassiez part de vos commentaires à ce propos—c'est qu'on assisterait finalement à un accroissement des services dans les centres les plus importants du Nord, ainsi qu'à une réduction des services, pour autant qu'il y ait encore services, dans certaines des collectivités isolées, plus petites. N'est-ce pas ce qui se produirait?

M. Ward: Vous venez de mettre le doigt sur un aspect très délicat. Vous remarquerez que le mandat confié à la CCT, au moment de sa création, parle de commodité et de nécessité des services et non d'intérêt du public. Il était alors strictement question de commodité et de nécessité. À présent, qui va nous dire ce que signifie commodité et nécessité?

Je prétends qu'il faut laisser au public le soin de décider, à même leurs deniers, ce qui est dans son meilleur intérêt et ce qui est en fait commodité et nécessité. À l'heure actuelle, si je me fonde sur ma propre expérience, je puis vous dire qu'il ne manque pas d'exploitants désireux de se précipiter dans le Nord, de se lancer dans le vol de brousse; les exploitants aériens ne manquent pas! Je ne connais aucune collectivité dont les habitants prétendent ne pouvoir obtenir de services ou déclarent pouvoir justifier une desserte aérienne sans pouvoir l'obtenir. Bien au contraire! Dès qu'une ligne est ouverte, on se fait presque écraser dans la ruée par tous ceux qui veulent obtenir le permis d'exploitation.

Par conséquent, je ne vois vraiment pas . . .

M. Tobin: Je conviens parfaitement avec vous que ce n'est pas le matériel aérien qui manque, mais plutôt les deniers dans la bourse des habitants de certaines des collectivités en question. En d'autres mots, si les transporteurs qui, dans un certain sens, bénéficient à l'heure actuelle d'un monopole dans certaines régions, se trouvaient soudainement en concurrence avec d'autres transporteurs sur les lignes qui leur rapportent—parce que les bénéfices recueillis sur certains trajets subven-