

[Text]

• 1005

Mr. Mazankowski: In that connection, the STOL service that has been trumpeted as a major breakthrough in air passenger services is being delayed again. Can you give the committee some idea, first of all, what the hold up is and when, if ever, the service will be initiated?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that question is a little bit beyond my purview as far as air administration is concerned. It is my understanding that the proponents of the STOL service are attempting to put together their financing package for the acquisition of the aircraft. For our part, we are standing ready to proceed with the necessary alterations to the Toronto and Montreal facilities should that package be put together, which is, as I am sure Mr. Mazankowski is well aware, a pre-requisite for the approval of the CTC to proceed with that STOL service.

Mr. Mazankowski: I repeat, Mr. Chairman, I believe it is incumbent upon the Ministry of Transport to do whatever it can to facilitate these kinds of services, because it does give us an opportunity to demonstrate in the Canadian context our prowess and expertise in terms of the aerospace technology that we have developed in this country. I think one of the problems we have when we go out to market these aircraft in the international marketplace is that we have a difficult time demonstrating that we ourselves are sold upon the aircraft, because Time Air are using them in commercial service, and I think they are found to be very satisfactory.

I would urge that the air administration do whatever possible to look at that third-level carrier potential when it is examining its policy direction. I say that for two reasons: I repeat—a further demonstration of our expertise in that particular aerospace sector; and second, I think there have been profitable routes developed as a result of some relaxation of the rules and the advent of this aircraft. Given the fact that it is not only, I believe, a Canadian phenomenon but indeed a world phenomenon, it is something about which we, as a country, should exercise some degree of promotion and facilitation. As a country, we have much to gain from it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would agree with Mr. Mazankowski and, certainly, the air administration does support the third-level carriers—those which operate Canadian-based aircraft—with the kinds of airport and navigational aid facilities that are required.

In terms of the awarding of routes and that kind of thing, as Mr. Mazankowski well knows, that is the purview of the CTC, and is something that I really cannot respond to in support of it.

Mr. Mazankowski: The CTC does take its policy direction from the minister though, and the role of air administration is quite important there. While they are, indeed, a regulator, I think they get their signals from the policy statements of the minister, and I think that is where your administration has a great deal of influence in making that point to the minister.

[Translation]

M. Mazankowski: À ce sujet, on retarde à nouveau le service ADAC qui a été annoncé comme une percée importante dans le service voyageur aérien. Pouvez-vous dire au Comité d'abord ce qui empêche la venue de ce service et quand ce service sera offert, le cas échéant?

M. Sinclair: Monsieur le président, cette question va un peu au-delà de la compétence de l'administration aérienne. Je crois savoir que les promoteurs du service ADAC essaient d'organiser le financement pour l'achat de l'appareil. S'ils y réussissent, nous sommes prêts à effectuer les modifications nécessaires aux installations de Toronto et de Montréal, ce qui, comme M. Mazankowski le sait très bien, est une contribution préalable requise pour que la CCT approuve la mise en oeuvre du service ADAC.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je le répète, à mon avis, c'est la responsabilité du ministère des Transports de faire tout ce qu'il peut pour faciliter l'introduction de ce genre de service, car cela nous donne l'occasion de démontrer dans le contexte canadien nos prouesses et l'expertise que nous avons développée dans le domaine de la technologie aérospatiale. Je pense que l'un de nos problèmes lorsque nous essayons de vendre ces avions sur le marché international c'est qu'il nous est difficile de faire la preuve que nous sommes nous-mêmes convaincus de la valeur de l'appareil. La compagnie *Time Air* les utilise en service commercial de façon très satisfaisante, je pense.

Dans son étude de l'orientation de sa politique, je presse l'administration aérienne de tenir compte, dans la mesure du possible, du potentiel des transporteurs de troisième niveau et ce pour deux raisons: premièrement, pour démontrer notre expertise dans ce secteur de l'aérospatiale; deuxièmement, je pense que des routes rentables ont été établies suite à un certain relâchement des règles ainsi qu'à la venue de cet appareil. Étant donné qu'il ne s'agit pas uniquement, je pense, d'un phénomène canadien, mais plutôt d'un phénomène mondial, c'est une chose qu'en tant que pays nous devrions promouvoir et favoriser dans une certaine mesure. Nous pouvons en tirer de grands avantages.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis certainement d'accord avec M. Mazankowski et il va sans dire que l'administration aérienne appuie les transporteurs de troisième niveau installés au pays auxquels elle fournit le genre d'aéroport et d'aides à la navigation dont ils ont besoin.

Pour ce qui est d'accorder des routes et ce genre de choses, comme M. Mazankowski le sait très bien, cela relève de la compétence de la CCT et c'est quelque chose au sujet duquel je ne peux rien faire.

M. Mazankowski: Toutefois, pour ce qui est de la politique à suivre, la CCT reçoit ses directives du ministre et c'est là que le rôle de l'administration aérienne est très importante. La CCT joue évidemment un rôle de réglementation, mais elle tient compte des déclarations de politiques du ministre et c'est justement là que votre administration a beaucoup d'influence pour ce qui est de transmettre ce message au ministre.