

[Texte]

**Mr. Mantha:** Yes, yes, he comes from Toronto. I know, I know. I just want to hear it for real to rub it in.

• 1300

**The Chairman:** I thought he had answered it.

**Mr. Mantha:** No.

**The Chairman:** Okay, keep going.

**Mr. Ward:** It was Mr. C.D. Howe who brought the regulation in because of a fight between he and the CPR, really. If you look back in history, the argument was whether CPR would start the airline and own 49%, with the government owning 51%, Mr. C.D. Howe at that time being the government. He decided that this was the way it had to be. When CP said no, it would not go unless it owned 51%, he dismissed them, saying he had the authority to run the airline on his own, which he did. He started Air Canada.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Thank you. Mr. Ward, we have heard a couple of times a matter that gives me some technical concern, I guess. There has been a criticism levelled at an irrationalization of equipment, namely, the dropping of jets on less than economical routings and the replacement by the DASH-7s, DASH-8s and Twin Otters. There have been claims that this seriously impairs air vac capability. From what I know of DASH-8s as replacement aircraft, they are totally capable of cargo-sized doors that will accommodate wheelchairs and stretchers, are they not?

**Mr. Ward:** The modern aircraft are. There are a lot of older aircraft, especially in the jet field, which do have restrictive doors, but you can always make them work, yes. You can handle the handicapped and odd-sized packages, whatever the case may be. You can get the right equipment to do the job, if there is the traffic there and the requirement.

**Mr. Forrestall:** The point is that old equipment is not replacing the jets. Anybody going into this type of an operation is putting in good, efficient, new technology. These planes can be built; they can be ordered, with the capacity built into them.

**Mr. Ward:** Yes. Certainly today's technology covers this very well in that they do take it into consideration. I do not think yesterday's technology was quite as advanced and able to do so. But the experience of most airlines, I think, is that you have to have the latest technology to get the best economics to make it go, anyhow. This is what will happen with deregulation of the north.

[Traduction]

**M. Mantha:** Oui, oui, il vient de Toronto. Je sais, je sais. Je voulais juste vous l'entendre dire, par souci d'insistance.

**Le président:** Je pense qu'il a répondu à la question.

**M. Mantha:** Non!

**Le président:** Très bien, continuez.

**M. Ward:** En vérité, c'est monsieur C.D. Howe qui est à l'origine de la réglementation, à cause de la lutte qui l'opposait à la *Canadian Pacific Railway* (CPR). Si l'on fait un peu d'histoire, on se souviendra qu'on se demandait à l'époque si l'on allait autoriser ou non CPR à créer une compagnie aérienne dont elle détiendrait 49 p. 100 des actions, le gouvernement devant en posséder 51 p. 100; c'est M. C.D. Howe qui représentait le gouvernement. Il décida que telle devait être la répartition. Mais CPR n'était pas d'accord; la société voulait posséder 51 p. 100 des parts. M. Howe lui tourna le dos, déclarant qu'il était investi de l'autorité nécessaire pour fonder une compagnie aérienne de son côté, ce qu'il a fait: il a créé Air Canada.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Merci! Monsieur Ward, à quelques reprises nous avons entendu parler d'un sujet qui me préoccupe quelque peu sur le plan technique. On a en effet critiqué le manque de rationalisation dans le choix du matériel volant, autrement dit le retrait des avions à réaction des lignes moins rentables, pour les remplacer par des DASH-7, des DASH-8 et des Twin Otters. On a prétendu que ce choix compromet sérieusement la capacité d'évacuation. Or, je crois savoir que les DASH-8, qu'on a substitués aux avions à réaction, peuvent facilement être munis de portes cargo, de sorte qu'il soit possible d'y embarquer des fauteuils roulants et des civières. Est-ce que je me trompe?

**M. Ward:** C'est le cas de tous les appareils modernes. Un grand nombre d'anciens modèles, surtout les avions à réaction, sont munis de portes qui limitent l'accès à bord; mais il est toujours possible de s'arranger. On peut toujours faire monter à bord un handicapé ou charger du matériel surdimensionné. Et puis, il est possible de se procurer le matériel permettant de répondre à la demande, quand demande il y a et que celle-ci est suffisamment importante.

**M. Forrestall:** Il faut préciser que le matériel ancien ne remplace pas les avions à réaction. Les transporteurs qui se lancent dans ce type d'opérations se dotent d'une technique nouvelle, efficace et appropriée. On peut construire de tels avions; on peut les commander et les faire équiper à l'origine.

**M. Ward:** Oui! Le matériel moderne est certainement adapté à ce genre de mission, puisque c'est un aspect qu'on prend en considération dès l'étape de la conception. Je ne pense pas que les techniques d'hier nous permettaient d'aller aussi loin. Je suis sûr que la plupart des compagnies aériennes auront constaté qu'il faut disposer d'un matériel de dernier cri sur le plan technique si l'on veut obtenir le meilleur rendement économique possible. C'est d'ailleurs ce que l'on constatera dans le Nord après la déréglementation.