

[Texte]

foresee; because our system is not as strong and as extensive as the American system, the problems you could foresee in it.

My concern stems from the fact that you seem to ignore completely the travelling public. We have seen what can happen with air fares in this country when we do get cheaper air fares; the ones Air Canada are using at the present time and the ones I guess the CTC have just located, which is after the fact. Nevertheless, it creates work for that particular group of people anyway. Because you people ultimately give direction to the minister and he, in turn, gives direction to the government to go ahead with policy decisions, I am concerned that your reluctance to look at the other side of the question of deregulation and to allow Canadians their right to fly in this country as cheaply and as efficiently as possible is going to restrict the whole question of deregulation for some time, especially at a time when we have mounting deficits in tourism, and especially after what we have seen happen with the cheaper air fares that Air Canada has come up with. People in this country are really ready to spend money in this country providing there is a method of doing it that does not cost an arm and a leg, which has been the case until now.

You commented yesterday on what you consider the negative aspects of deregulation. I would like to hear, within the department, within your own thinking, the positive effects, other than the ones I have stated. It has to be a possibility, providing CPAir... And we assume they are going to be flying comparative routes with Air Canada. Air Canada made \$40 million profit last year; they are looking at something like \$60 million this year. The arguments you put forward yesterday, while partially true, just will not wash with the Canadian people, I do not think, given the time we are living in right now, especially with the Americans deregulating the way they are. Everything seems to go against the deregulation of any kind within your own department. Can you comment on positive aspects? What do you see happening, for example, in the future in terms of deregulation, providing we can get our two major air carriers flying on a competitive basis across this country?

Mr. McLeish: We have done extensive work over the last three years that ultimately led to the paper on the international air charter fares, which the CTC has used as a basis for gradually changing its regulations in respect of them. This dealt with the question of pure charter related to charter-class fares. Incidentally, as to charter-class fares on the North Atlantic, Canada, through Air Canada, was the first carrier, as a matter of fact, to undertake such low cost fares on the North Atlantic, and before there was any indication of deregulation in the United States.

The CTC is also considering the question of the point of origin as to whether or not the passenger can return to Canada on another charter and not have to return on the one that took him to Europe. They are looking at whether or not an inclusive tour can be combined with affinity charters and other types.

[Traduction]

difficultés que vous prévoyez, car notre système n'est pas aussi fort ni aussi important que ne l'est le système américain.

Je m'inquiète surtout du fait que vous semblez ignorer tout à fait les voyageurs. Nous avons vu ce qui peut arriver aux tarifs aériens, ici, lorsque nous obtenons des tarifs aériens moins élevés, ceux dont se sert Air Canada actuellement et ceux que la Commission Canadienne des transports vient de retracer, après coup. Néanmoins, on crée ainsi du travail pour un groupe de personnes. En définitive, ce sont vos gens qui renseignent le ministre, qui, à son tour, renseigne le gouvernement et lui permet de prendre les décisions politiques. Je m'inquiète de votre réticence à examiner l'autre côté de la médaille, la concurrence libre pour les tarifs aériens, qui permettrait aux Canadiens de voler au Canada pour un coût beaucoup moindre et de façon aussi efficace. Votre réticence va limiter les discussions concernant la libre concurrence pour les tarifs aériens, à un moment où le tourisme connaît des déficits croissants, et surtout après ce qui s'est produit lorsqu'Air Canada a offert des tarifs aériens moins élevés. Les Canadiens sont prêts à dépenser au Canada, à condition qu'on leur permette de le faire et que ça ne leur coûte pas les yeux de la tête, ce qui a été le cas jusqu'à maintenant.

Vous avez parlé hier des aspects négatifs de cette libre concurrence des tarifs aériens. J'aimerais vous entendre parler, ou quelqu'un de votre ministère, des aspects positifs. Il doit y en avoir, à condition que CP Air... Nous supposons que cette compagnie empruntera des routes aériennes qui sont comparables à celles d'Air Canada. Air Canada a fait des profits de 40 millions de dollars, l'an dernier, et prévoit en faire quelque 60 millions cette année. Les arguments que vous avez présentés hier, même s'ils sont vrais en partie, ne seront pas acceptés par les Canadiens, je ne crois pas, à cause des temps que nous vivons et à cause surtout du fait que les Américains ont maintenant cette libre concurrence pour les tarifs aériens. Tout semble aller à l'encontre de la libre concurrence des tarifs aériens à votre ministère. Pouvez-vous nous parler des aspects positifs? Que prévoyez-vous pour cette libre concurrence, à condition que nos deux transporteurs aériens les plus importants soient concurrentiels au pays?

M. McLeish: Nous avons fait des études exhaustives au cours des trois dernières années qui nous ont finalement donné ce document concernant les tarifs charter pour vols internationaux dont s'est servie la Commission canadienne des transports pour changer progressivement les règlements concernant ces vols. Il avait trait surtout aux tarifs concernant les vrais vols nolisés et les tarifs charter. A propos, pour ces tarifs charter sur l'Atlantique Nord, le Canada, par l'intermédiaire d'Air Canada, a été le premier à offrir des tarifs aussi bas, avant même qu'il soit question de libre concurrence aux États-Unis.

La Commission canadienne des transports tient compte également du point de départ pour savoir si le voyageur peut ou non revenir au Canada par un autre vol nolisé et ne pas revenir par celui qui l'a amené en Europe. Elle étudie les possibilités de combiner des voyages avec d'autres genres de vols nolisés, par exemple.