

[Texte]

McRae is. I think the doubling—going from \$7, I guess it is, or \$7.50, up to close to \$15, is an atrocious amount. Of course it is going to raise approximately some \$72 million. I would like to ask you what kind of consultation you had at the time the tax was proposed and whether or not there was any agreement at all with the industry to that magnitude of an increase which represents approximately six times the previous planned increase and twice the profits of the entire air carrier industry in the best years it has ever had? To me it certainly fits in with the whole proposed program of the airport revolving fund and what you appear to be intending to do with this whole question. Of course, I outlined my comments and feelings at the last meeting, but I would like to get your assessment on the kind of consultations you have had with the industry. Why was the \$15 figure used, for example?

Mr. McLeish: The consultation, Mr. Chairman, with the industry has been intense and extensive for the last four to five years with respect to the entire cost recovery process for air transportation. They have committee activity which is chaired by the deputy administrator and which consists of members of the air administration staff plus full-time members of the Air Transport Association of Canada. As a matter of fact, at times they bring in their confreres from the United States Air Transport Association and from IATA to take part in the discussions. We have been discussing the nature of the costs and the mechanisms for cost recovery at various categories of airports. So to answer your question about consultation, there has been extensive consultation.

Mr. Murta: Why \$15; why that figure?

Mr. McLeish: The \$15 was arrived at because of the problems that must have arisen in the 1979-80 estimates for the needs of the air program. The actual amount was based upon the amount of short-fall that we were facing with respect to the estimates for 1978-79.

Mr. Murta: What are your plans for future increases in the user fees, landing fees, other terminal operating costs? When talking future, we are talking about, say, five years. Can you give the Committee that kind of information?

• 1700

Mr. McLeish: Could I just have a moment, please?

In the course of the consultations with the Air Transport Association of Canada, we proposed to them that for international and national airports we would be attempting to recover full cost of capital and operation and maintenance costs over a period of eight years; for regional and local airports, we would be attempting to recover the operations and maintenance costs only, not the capital costs, over a similar period of time.

Mr. Murta: What did those full costs project in terms of user fees?

Mr. McLeish: That is difficult to answer because our revenues arise from a number of sources. There is the air transportation tax, there are landing fees, there are general terminal fees and costs.

[Traduction]

d'embarquement. Je pense que de la faire passer de \$7 ou \$7.50 à \$15 est excessif. Je sais qu'on pourra ainsi obtenir \$72 millions. Quelles ont été les consultations qui entouraient cette proposition d'augmentation de la taxe? Les représentants de l'industrie conviennent-ils qu'une augmentation aussi importante s'impose car cela représente une augmentation six fois plus élevée que celle qu'on a envisagée jusqu'à maintenant et cela doublera les profits des meilleures années? A mon avis, cette augmentation s'inscrit très bien dans la proposition d'un fond renouvelable pour les aéroports et dont l'objectif que vous visez en général. Je vous ai déjà fait part de mon opinion à la dernière séance et j'aimerais que vous me disiez quelle consultation vous avez eue avec les représentants de l'industrie. Pourquoi a-t-on parlé de \$15?

M. McLeish: Les consultations avec les représentants de l'industrie ont été assidues depuis 4 ou 5 ans et on a abordé toute la question du recouvrement total des coûts pour le transport aérien. L'administrateur adjoint préside un comité qui est formé de membres de l'administration de l'air et des membres permanents de l'Association canadienne du transport aérien. En fait, on fait souvent appel aux représentants de la United States Air Transport Association et de l'Association internationale du transport aérien. On a étudié la nature des coûts et les mécanismes de recouvrement des coûts pour les diverses catégories d'aéroports. En réponse à votre question, je dirais qu'il y a eu des consultations assidues.

M. Murta: Pourquoi a-t-on parlé de \$15?

M. McLeish: On a cité ce chiffre de \$15 à cause de problèmes auxquels on a fait face dans les prévisions budgétaires de 1979-1980 aux titres du programme de l'air. La somme totale a été calculée à partir du déficit auquel nous faisons face dans les prévisions budgétaires pour 1978-79.

M. Murta: Qu'envisagiez-vous pour ce qui est de l'augmentation des droits d'utilisation des droits d'atterrissage et des autres coûts d'exploitation d'aéroports? Envisagez-vous de modifier quelque chose d'ici 5 ans environ? Pouvez-vous renseigner le comité là-dessus?

M. McLeish: Puis-je faire une observation?

Lors de nos consultations avec la Air Transport Association of Canada, nous lui avons fait la proposition suivante: nous pourrions recouvrer entièrement les dépenses de capital ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'entretien sur une période de huit ans; pour les aéroports internationaux et nationaux, les dépenses de fonctionnement et d'entretien seulement, et non pas les dépenses de capital, sur une période semblable pour les aéroports régionaux et locaux.

M. Murta: Quels sont les droits d'usagers qui en résultent?

M. McLeish: Il nous est difficile de répondre à cette question puisque nos revenus proviennent de diverses sources. Il y a la taxe de transport aérien, des droits d'atterrissage, les droits et coûts généraux de terminus.