

[Texte]

Mr. McRae: It does not have to be a close breakdown, I just want to get some idea as to whether we are coming close to covering it or whether that still leaves us a long way—in other words, whether the user-pay principle is totally at work here or just partially.

The Chairman: Mr. Cavanagh.

Mr. Louis P. Cavanagh (Director, Financial Administration, Air, Department of Transport): Mr. Chairman, the total revenue from the tax you are referring to, the 15-per cent tax, if implemented would approximate 25 per cent to 30 per cent of the total cost of the air administration.

Mr. McRae: So you are still a long way from getting back what the cost would be.

I was just doing some calculations, and I calculated that if one, for instance, were to drive from Thunder Bay to Toronto and return, paying the gas tax, which in the province is 19 cents a gallon—that is the gas tax only, not the federal tax—it would come to \$19 for a return trip. So I do not think it is an unreasonable amount of money in terms of what other modes use.

To go to another point, Mr. McLeish, in the United States I understand that the regulatory body has deregulated a great deal of the air travel, with the idea that this would improve competition. There has been quite a bit of demand, particularly I think from the opposition, for more competition amongst Canadian air carriers. I would assume that means a downgrading of Air Canada. Have you any indication of the results of this? Has it contributed to more competition in the United States? What has been the effect, for instance, on smaller communities that perhaps may not be large enough for competition to have an effect?

• 1620

Mr. McLeish: We, of course, have attempted to assess what the United States has done in deregulation of the air carrier industry. We are in touch with the civil aviation bureau in the United States and with our counterpart, the Federal Aviation Administration and, as near as we can figure, it is yet premature to determine what the long term effects are of the U.S. deregulation.

Mr. Benjamin: How about chaos?

Mr. McLeish: The increase in competition has caused air fares to go down, there is no doubt about that, but it is interesting that our own discount fares are as low as theirs are in the United States and are quite comparable. I do not have data with me but I could, if required, produce comparable data.

We are already seeing signs in the U.S. that deregulation has, in fact, disrupted the service to small communities. We also noticed that the cargo tariffs have gone up beyond what it was predicted they would go up. The question of amalgamation of carriers is very much before the U.S. public right now. As a result of the competition, some of the smaller carriers are finding that they are unable to compete and their only way to survive is to sell out to or to amalgamate with others. So there

[Traduction]

M. McRae: Il n'est pas nécessaire de nous donner une ventilation bien précise, j'aimerais simplement avoir une idée de ce que cela signifie, sommes-nous bien loin de couvrir tous les coûts... Autrement dit, le principe que l'utilisateur paye est-il appliqué totalement ou en partie seulement?

Le président: Monsieur Cavanagh.

M. Louis P. Cavanagh (directeur, Administration financière, Air, ministère des Transports): Monsieur le président, les recettes globales provenant de cette taxe de 15 p. 100—si elle est appliquée—ne couvriraient que 25 à 30 p. 100 environ du coût total de l'administration aérienne.

M. McRae: Vous êtes donc loin de recouvrer ce qu'il vous en coûte.

J'ai fait quelques calculs, et si, par exemple, quelqu'un devait faire le voyage en voiture aller retour de Thunder Bay à Toronto, payer la taxe sur l'essence, 19c. le gallon dans cette province,—pour l'essence seulement, il ne s'agit pas de la taxe fédérale—il en coûterait \$19 aller retour. Je ne crois donc pas que ce soit une somme déraisonnable, vu ce que cela coûte pour les autres modes de transport.

Pour en revenir à une autre question, monsieur McLeish, si je comprends bien, l'organisme de réglementation aux États-Unis a éliminé de nombreux règlements concernant le transport aérien, espérant ainsi améliorer la concurrence. Je crois que l'opposition a particulièrement insisté pour que l'on favorise la concurrence parmi les compagnies aériennes canadiennes. Cela signifie, je suppose, que Air Canada devra baisser ses tarifs. Auriez-vous des précisions à nous donner sur ce point? Cette mesure a-t-elle favorisé la concurrence aux États-Unis? Quelles ont été ses conséquences sur les petites localités qui ne sont pas suffisamment importantes pour que la concurrence s'exerce?

M. McLeish: Nous nous sommes efforcés d'évaluer ce qui s'est passé aux États-Unis lorsqu'ont été levés les règlements auxquels étaient assujetties les compagnies aériennes américaines. Nous sommes en contact aux États-Unis avec le Bureau de l'aviation civile et avec notre homologue, l'Administration fédérale de l'aviation, mais il est encore trop tôt pour évaluer les effets à long terme d'une telle mesure.

M. Benjamin: Cela n'a-t-il pas provoqué le chaos?

M. McLeish: Il est incontestable que l'augmentation de la concurrence a provoqué une baisse de tarifs, mais je vous ferai remarquer que les tarifs spéciaux que nous offrons sont comparables à ceux des compagnies américaines. Je ne peux pas vous citer de chiffres, mais je pourrais vous en faire parvenir si vous le désirez.

Nous nous rendons déjà compte que la situation de la réglementation aux États-Unis a en effet provoqué un bouleversement des services aériens offerts aux petites localités. Nous avons également remarqué que l'augmentation des tarifs des avions cargos avait été plus importante que prévu. Le public américain étudie actuellement un projet de fusion des compagnies aériennes. En effet, certaines petites compagnies réalisent qu'elles ne peuvent pas faire face à la concurrence et