

[Text]

the recession was a factor in cutting back air travel. But our main line there, just before that graph on figure 2: clearly, higher air fares were the predominant reason for substituting other forms of transportation and communication for air travel.

I was asked the question once before whether we were focusing unfairly on higher air fares in cutting back on business travel. We do not think so. When you look at accommodation, when you look at car rentals, as a business traveller you have an alternative. You can look for cheaper accommodation. You can cut back on meal expenses; you can eat hamburger. But we feel that we do not have any hamburger flights. We are paying top dollar and it is the major reason for cutting back.

The Chairman: I have read your brief, but I want to find out what you want to do about it to this committee. You have your questionnaire. Your brief is going to be part of the record. It is being assessed by the staff in more detail. But I really want you to tell us as a committee what we should do about it. You are being taken advantage of now because you are a captive market to a point. I got your point, but what are your recommendations for redressing this problem?

Mr. Ruffell: We come back to our introduction. We fully support the proposed changes in your *Freedom to Move*. We think Canada desperately needs more competition. We think we need a change in attitude by the airlines and less regulation. One of the major areas we would like to see is off-peak pricing.

You are only going to get these changes, you are only going to get additional competition, if the government reacts and allows substantial changes and allows more competition and allows pricing so business travellers can get what they feel is being fairly treated by the airline industry.

The Chairman: Good. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I have to say to our witness that I am somewhat surprised.

First of all, I would have to agree with you that in a deregulated environment and with an end to a lot of the 30-day advance booking packages, etc., which are currently 14 days and which currently you must grab to get cheaper fares, with an end to some of that and with more of a chance for business travellers to compete with everybody else, including holiday travellers, for cheap fares, that will be an advantage for people in your line of work.

But having said that, I am quite amazed at many of the statements contained in your report because they fly in the face of everything we have heard so far during the course of this trip. The notion that Canadian airlines' fares currently are substantially higher than American airlines' fares does not square with anything we have heard from anybody else, any witness at all, including business people. The notion that

[Translation]

Était-ce un facteur? Certes, 25,4 p. 100 ont indiqué que la récession était un facteur de la réduction de leurs voyages par avion. Mais notre principale ligne dans ce cas, juste avant le graphique à la figure 2: il est évident que l'augmentation des tarifs aériens était le principal facteur expliquant le passage à d'autres formes de transport et de communications.

On m'a déjà demandé si nous ne mettions pas injustement l'accent sur l'augmentation des tarifs aériens pour expliquer la réduction des voyages d'affaires. Nous ne le pensons pas. Pour l'hébergement, les locations de voitures, le voyageur de commerce a d'autres possibilités. Il peut trouver à se loger pour moins cher. Il peut réduire ses frais de repas; il peut toujours manger du hamburger. Mais il n'y a pas de «vols-hamburger». Nous payons le plein prix et c'est la principale raison des compressions.

Le président: Après avoir lu votre mémoire, je voudrais savoir comment vous voulez procéder. Vous avez votre questionnaire. Votre mémoire sera versé au compte rendu. Le personnel en fait une analyse plus détaillée. Mais je voudrais bien que vous nous disiez ce que le Comité peut faire. À l'heure actuelle, on vous exploite parce que vous constituez un marché captif jusqu'à un certain point. Je comprends bien, mais quelles sont vos recommandations pour corriger ce problème?

M. Ruffell: Nous revenons à notre introduction. Nous appuyons d'emblée les changements proposés dans *Aller sans entraves*. Nous croyons que le Canada a un besoin désespéré de concurrence. Il faut convaincre les compagnies aériennes de changer leur attitude et réduire la réglementation. Un des grands domaines d'intervention souhaités est l'établissement de prix pour les périodes creuses.

Ces changements ne seront possibles, cet accroissement de concurrence ne sera possible, que si le gouvernement réagit et permet des changements importants, une plus grande concurrence, et l'établissement de prix, pour que les voyageurs de commerce obtiennent un traitement équitable de la part de l'industrie des transports aériens.

Le président: Très bien. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je dois dire à notre témoin que je suis un peu surpris.

Tout d'abord, je dois reconnaître avec vous que, dans un environnement déréglementé et avec l'abolition d'un grand nombre de forfaits réservés 30 jours d'avance, etc., qui sont à l'heure actuelle à 14 jours et que vous devez saisir au vol pour obtenir un meilleur tarif, avec la disparition d'une partie de ces pratiques et une meilleure chance pour les voyageurs de commerce de faire concurrence à tout le monde, vacanciers y compris, pour obtenir de meilleurs tarifs, ce sera avantageux pour les gens qui sont dans votre branche d'activité.

Ceci dit, il y a beaucoup de choses dans votre rapport qui m'ont étonnées, parce qu'elles contredisent tout ce que nous avons entendu jusqu'ici au cours de notre périple. La notion que les tarifs des lignes aériennes canadiennes sont à l'heure actuelle beaucoup plus élevés que ceux des lignes américaines ne concorde pas avec ce que tous les autres nous ont dit, tous les témoins, y compris des gens d'affaires. Il n'est pas établi