

[Text]

• 1035

There were a number of steps that were taken as a result of the studies done by the Air Policy Group of the Air Administration, and the advice given to the Minister. Similarly, studies were conducted on domestic airfares and these were all directed at trying to provide the best possible deal for the passenger not in just the lowering of fares, but in getting rid of a number of the fences which appeared to be artificial. These had developed in most countries of the world during the very active period of the sixties and early seventies when jet transportation, in fact, grew at an enormous rates—up to 18 or 19 per cent per year—and were certainly set back considerably in the 1973 energy crisis.

There are still a number of the recommendations that were made by the Air Administration that are still being considered by the CTC, and we are hopeful that in due course the majority of these will be acted upon by the CTC. In the meantime, regarding the domestic fares, you know that CTC held hearings and that a very extensive number of seats in 1978, and this is being increased in 1979, have been designated for charter-class fares throughout Canada. This is being provided as charter-class seats by the two major carriers—CP and Air Canada—and as dedicated charter flights by some of the regional charters.

In our analysis of the comparison of rates in Canada, we find that our rates are in Canadian dollars—when you convert the U.S. fares to Canadian dollars for a given distance—directly comparable to the U.S. rates. We have heard all the publicity about Pan Am's \$99 New York-Los Angeles return fare, however there are so many fences built around that, that unless you meet all the criteria, whatever they are, you really do not have the same opportunity to travel as it appears in most of the publicity that has been given to these. I frankly feel that, from the point of view of discount fares, we are keeping pace with the United States, and this is still being done within the regulatory framework in Canada. Our reluctance, at this time, is to take away this regulatory framework. We feel that we can achieve similar results to the U.S. and still protect the small communities so they do not lose their services, and we both realize that there are many places in Canada that have no other means of transportation other than air transportation. So we really must ensure that we protect the smaller communities.

We also see that we already have the question of the integration of regional carriers taking place. We had the PWA-Transair situation. We have the situation with Nordair and the eastern regionals. So we already have this kind of activity taking place right now within our current framework. And, as I noted yesterday, one of the early aftermaths of the regulation in the States has been the scramble of the smaller carriers to try to survive in the highly competitive environment that exists there.

I am not sure how else to address your question, Mr. Murta. I would like to say that we are not reluctant. We are moving at

[Translation]

Un certain nombre de mesures ont été prises à la suite des études qui ont été faites par le Groupe de la politique aérienne de l'Administration aérienne, afin de conseiller le ministre. D'autres études ont également été faites au sujet des tarifs aériens, au pays, afin d'offrir aux voyageurs de meilleures possibilités, non seulement en réduisant les tarifs, mais en faisant tomber un certain nombre d'obstacles qui semblaient artificiels. Ce sont des mesures qui avaient été adoptées dans la plupart des pays au cours de la période très active des années soixante et au début des années soixante-dix, lorsque le transport par avions à réaction avait beaucoup augmenté, de 18 ou 19 p. 100 par année, pour connaître ensuite une diminution importante, suite à la crise de l'énergie de 1973.

La Commission canadienne des transports étudie toujours un certain nombre de recommandations présentées par l'Administration aérienne et nous espérons, qu'en temps et lieu, la Commission donnera suite à la plupart de ces recommandations. Dans l'intervalle, pour ce qui est des tarifs aériens au pays, vous savez que la Commission canadienne des transports a tenu des audiences et qu'un très grand nombre de sièges avaient été désignés en 1978,—il y en aura davantage en 1979,—pour les tarifs charter, partout au Canada. Il y a donc chez les deux transporteurs principaux, CP et Air Canada, des sièges réservés pour les tarifs charter, et c'est le cas également pour certains vols régionaux qui sont considérés comme étant des vols nolisés.

Dans notre analyse visant à comparer les tarifs au Canada, nous nous sommes rendu compte que nos tarifs en dollars canadiens—lorsque vous convertissez les tarifs américains en dollars canadiens pour une distance donnée—se comparent aux tarifs américains. Nous avons tous entendu parler du tarif aller-retour de \$99 qu'annonçait la Pan Am pour New York-Los Angeles. Toutefois, il y a tellement d'obstacles, qu'à moins de répondre à tous les critères, quels qu'ils soient, vous n'avez pas vraiment les mêmes possibilités de voyager que le prétend la publicité. Je crois franchement que, du seul point de vue du tarif exceptionnel, nous marchons de pair avec les États-Unis, tout en nous conformant aux règlements canadiens. Nous hésitons, à ce moment-ci, à retirer nos règlements. Nous croyons pouvoir obtenir des résultats semblables à ceux obtenus aux États-Unis, tout en protégeant les petites municipalités, afin qu'elles ne perdent pas leur service. Nous nous rendons compte qu'il y a encore beaucoup d'endroits au Canada n'ayant pas d'autre moyen de transport que le transport aérien. Nous voulons les protéger en quelque sorte.

Nous connaissons déjà une intégration de transporteurs régionaux. Il y a, par exemple, PWA-Transair. Il y a également Nordair et les transporteurs régionaux de l'Est. Par conséquent, nous avons déjà ce genre de service chez nous, à l'intérieur même de notre système. Je l'ai fait remarquer hier, après l'annonce de la libre concurrence des tarifs aériens aux États-Unis, les petits transporteurs se font la lutte pour tenter de survivre dans ce milieu très concurrentiel au pays.

Je ne suis pas certain de pouvoir répondre autrement à votre question, monsieur Murta. Je voudrais simplement vous dire