

1995 - 1

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Wednesday, February 15, 1995
Quebec City, Quebec

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 25

Le mercredi 15 février 1995
Québec (Québec)

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of Canadian marine issues

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude des questions maritimes au Canada

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

[Text]

Je vous dis également qu'il y a des capitaines de bateau qui n'ont pas besoin de se faire homologuer parce qu'ils connaissent aussi bien la Voie maritime du Saint-Laurent que les pilotes. On parle d'un processus de révision, de restructuration d'une politique sur les ports. Je vous dis: profitons-en. Il y a des capitaines actuellement qui sont en mesure de très bien opérer les laquiers sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je vous dis qu'il faut arriver à permettre que les gens qui utilisent ces laquiers n'aient pas à assumer de coûts additionnels pour utiliser un service de pilotage, ce qui pourrait freiner notre développement. La loi et la pratique, monsieur Guimond, ce sont deux choses. Souvent, la loi permet de faire telle et telle chose, mais en pratique il est quand même assez difficile pour un capitaine de se faire homologuer comme pilote, et mes informations viennent des gens qui vivent quotidiennement cette problématique.

Je suis peut-être mal informé, mais si je suis mal informé, j'ai l'impression qu'il y a plusieurs gens qui vivent cela quotidiennement. Il faut réviser cet aspect du pilotage, mais il ne faut pas perdre de vue que les capitaines d'océaniques qui viennent sur la Voie maritime du Saint-Laurent doivent être soumis à un pilotage obligatoire. C'est cela qui est important. C'est cette distinction qu'il faut faire.

[Translation]

I also said to you that there are ship captains who do not need to obtain such a licence because they know the St. Lawrence Seaway as well as the pilots themselves. People are talking about a review process and restructuring our port policy. I think we should take advantage of this. There are at present some captains capable of very effectively operating lakers on the St. Lawrence Seaway.

For the people operating these lakers, we have to find a way of ensuring that they do not have to pay additional piloting costs, as this could hurt our development. Mr. Guimond, law and actual practice are two different things. Although something may be permitted by law, in practice it is often quite difficult for a captain to obtain a pilot's licence, and in this regard my information comes from people who deal with this problem on a daily basis.

Perhaps I am misinformed, but if that is the case I think that there are a large number of people experiencing this problem every day. This aspect of piloting must be reviewed, but we must keep in mind that it is compulsory for captains of large sea-going ships using the St. Lawrence Seaway to have a pilot on board. That is the important point. That is the distinction which must be made.

• 1220

À moins que le gouvernement ne décide de transmettre tout le système de pilotage à l'entreprise privée, il est évident que cela va devenir un monopole, et ce n'est pas cela que nous voulons.

The Chairman: Okay. Thank you very much to the Chamber of Commerce of Sept-Îles and the City of Sept-Îles for bringing this committee its presentations on both the air side and the marine side. We know it takes a lot of work to put together the reports, and we've had some good, frank discussions. We've been on side in some issues and at odds in others. That's what it's all about, and we thank you very much. Thank you for your contribution.

Colleagues, I would like to meet in camera with you and the staff in the room adjacent to here for about 10 minutes. We'll resume at 12:35 p.m. Thank you.

Unless the government decides to transfer the pilotage system to the private sector, it will obviously become a monopoly and that is not what we want.

Le président: Très bien. Merci beaucoup aux représentants de la Chambre de commerce de Sept-Îles et de la ville de Sept-Îles de leurs exposés sur les questions aériennes et maritimes. Nous savons que ces rapports demandent beaucoup de travail, et nous avons eu une bonne discussion, une discussion franche. Bien sûr, nous ne sommes pas d'accord sur toutes les questions, mais cela fait partie du jeu. Je vous remercie de votre contribution.

Chers collègues, j'aimerais que nous tenions une séance à huis clos d'environ dix minutes avec le personnel dans la pièce voisine. Nous reprendrons la séance à 12h35. Merci.

• 1222

• 1244

The Chairman: Colleagues, we will reconvene and welcome to the table Mr. Breton with the Chamber of Commerce of Baie-Comeau.

Mr. Breton, our practice is to hear our witness for about 10 minutes and then get right into questions and answers. Welcome to the committee and please give your presentation.

Le président: Chers collègues, nous reprenons nos délibérations et souhaitons la bienvenue à M. Breton qui représente la Chambre de commerce de Baie-Comeau.

Monsieur Breton, normalement le témoin fait un exposé d'environ 10 minutes et ensuite nous passons immédiatement aux questions des députés. J'aimerais vous souhaiter la bienvenue à notre Comité et vous demander de commencer votre exposé.

• 1245

Mr. Pierre Breton (Vice-President, Chamber of Commerce of Baie-Comeau): Thank you very much.

M. Pierre Breton (vice-président, Chambre de commerce de Baie-Comeau): Merci beaucoup.

[Texte]

Nous sommes heureux d'avoir la chance de présenter notre point de vue sur la nouvelle politique nationale des aéroports qui consiste à céder les aéroports des régions, en particulier, et la toute nouvelle politique nationale des ports qui consiste aussi à permettre au gouvernement fédéral de se départir des infrastructures portuaires, ou du moins à en réorganiser la structure.

La Chambre de commerce de Baie-Comeau et un groupe d'autres chambres de commerce, au mois de novembre, ont présenté au ministre des Transports un mémoire sur leurs préoccupations en ce qui a trait aux tarifs aériens dans les régions.

On comprend très bien que le but de ce Comité-ci n'est pas de se pencher spécifiquement sur le problème des tarifs aériens en région. Cependant, le problème du transfert des infrastructures de transport, des aéroports en particulier, est un problème qui touche directement le problème des tarifs aériens et est en partie ce qui nous a fait réagir au dossier du transfert des aéroports.

Nous voudrions d'abord souligner que nous sommes parfaitement conscients, comme communauté, que nous devons participer à l'effort collectif et national pour diminuer le déficit canadien et que la prise en charge de nos infrastructures de transport est une des façons de régler ce problème-là.

Cependant, nous considérons que, pour que cette prise en charge puisse se faire sans dommage majeur pour nos régions, la loi et les recommandations de certaines commissions d'enquête gagneraient à être appliquées de manière à ce que la concurrence s'installe dans les transports aériens en particulier, et qu'ainsi nos aéroports puissent retrouver l'achalandage qu'ils avaient avant la déréglementation.

Donc, lorsqu'on prend en charge une infrastructure du type d'un aéroport, je suppose que la première question que l'on devrait se poser est la suivante. Comment ça va là-dedans? Y a-t-il plus de clients? Y a-t-il moins de clients? Que se passe-t-il? Quel type d'achalandage y a-t-il?

Lorsque l'on connaîtra le type d'achalandage, on pourra imaginer des pronostic d'avenir et voir de quelle façon une infrastructure comme celle-là pourra permettre à la région de se développer.

Or, depuis la déréglementation de la Loi nationale sur les transports de 1987, les effets de la loi ont été contredits par des politiques protectionnistes qui ont été mises en place par les gouvernements successifs et qui vont en s'accentuant avec les années.

Ces politiques protectionnistes ont permis la mise en place d'un duopole de transporteurs canadiens, qui a toutes les apparences d'un monopole quand on regarde ses structures, depuis la façon dont il se comporte dans le marché, ses horaires, ses politiques de service à la clientèle, etc.

Dans notre mémoire du 17 novembre, on appelait cela «un duopole d'apparence collusoire». Avec un duopole d'apparences collusoires, on ne peut dire qu'il y a collusion parce que la Loi sur la concurrence au Canada n'a comporté pas la définition nécessaire pour qu'on puisse le déterminer.

Pour cela, je vous reporterai à la page 8 du mémoire où il y a un extrait du rapport intitulé *Competition and Transportation*, le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, commission d'examen qui a été mise en place par le ministre cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi de façon à pouvoir juger des effets de la loi. Dans ce rapport, il est dit:

[Traduction]

We are pleased to have this opportunity to express our views on the new National Airport Policy, which provides for the disposition of regional airports, in particular, and on the latest National Ports Policy, which also allows the federal government to dispose of port infrastructures, or at least to reorganize their structure.

Last November, the Baie-Comeau Chamber of Commerce and other chambers of commerce presented a brief to the Transport Minister on the concerns they had about reduced airfares in outlying areas.

We realize this committee's mandate is not to look specifically at the problem of air fares in outlying areas. However, disposing of the transportation infrastructures, especially those of airports, is a problem that is inextricably linked to that of air fares and that is one of the reasons we decided we had to react.

We would first like to point out that our community recognizes that we have to do our part in the joint national effort to reduce Canada's deficit and that taking over our transportation facilities is one way to help.

However, if we are to take over those facilities without causing major damage to our regions, we think the legislation and the recommendations made by some of the inquiry commissions should be enforced to encourage competition, particularly in the air transport sector, so that our airports can win back the business they lost because of deregulation.

When taking over airport facilities, I presume the first question to be asked is the following. How is business? Are there more clients? Are there fewer clients? What is going on? How strong a business is it?

Once the last question is answered, you can imagine future scenarios and determine how such an infrastructure might help regional development.

Since the adoption of the 1987 National Transportation Act, which provided for deregulation, protectionist policies implemented by successive governments have increasingly taken up the slack.

Those protectionist policies led to the creation of a duopoly of Canadian carriers, which is really more of a monopoly when you look at its structures, business practices, schedules, client service policies, etc.

In our November 17 brief, we called it a "collusive-style duopoly". With a duopoly that appears to be collusive, you cannot say there is collusion, because the definition thereof in Canada's Competition Act is not conclusive enough.

I would like to refer you to page 8 of our brief, which contains an excerpt of the report entitled *La concurrence dans les transports*, the report published by the National Transportation Act Review Commission, which the Minister set up five years after the legislation came into force in order to assess the effects of the Act. The report says:

[Text]

The Competition Act predatory pricing and abuse of dominance provisions appear at present procedurally inadequate to deal effectively with this problem in the transportation sector.

Ce que je comprends de cela, c'est que dans le domaine des transports, la concurrence ne s'exerce pas et que la Loi sur la concurrence n'a pas les dents nécessaires pour permettre l'exercice de la concurrence.

Cette absence de concurrence se traduit donc par des tarifs extrêmement élevés dans les régions. Ils étaient déjà élevés il y a cinq ans, au moment où la loi est entrée en vigueur, et ils se sont accrus de 81 p. 100 depuis ce temps-là.

• 1250

Quand je dis 81 p. 100, il faut bien comprendre que je parle du prix du billet d'avion qui comprend les tarifs et la taxation.

Cet accroissement de 81 p. 100 du prix du billet d'avion s'est traduit dans nos régions et dans toutes les régions du Québec, dans les sept aéroports régionaux, par une diminution de 33 p. 100 des passagers. Cela veut dire qu'un passager sur trois a délaissé le transport aérien. Ce passager sur trois, comme a pu le constater la Chambre de commerce de Baie-Comeau en consultant ses membres, c'est d'abord les développeurs d'emplois, les dirigeants des petites et moyennes entreprises qui n'ont plus les moyens d'utiliser le transport aérien et qui n'ont ni le temps non plus ni les moyens de partir de Baie-Comeau ou de Sept-Îles, de prendre une journée pour aller dans les grands centres régler leurs affaires et de prendre une autre journée pour revenir.

Cela fait en sorte que les liens entre les grands centres et les régions diminuent de plus en plus et que l'aéroport lui-même devient un poids pour le gouvernement fédéral. On peut dire cela si l'on se fie aux documents qu'on a vus sur le problème du transfert des aéroports. Ce sera aussi un poids énorme pour les régions si les aéroports régionaux sont transférés sans qu'on prenne la précaution de s'assurer que la loi s'applique.

Nous avons lu des recommandations-clés dans les rapports de commissions d'enquêtes qui, selon nous, sont un... La Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux nous donne une description succincte de la situation du marché aérien. Lorsqu'on connaît la situation du marché aérien, on peut comprendre que les aéroports sont largement tributaires de cette situation et que l'économie des régions est sous péril face à une telle situation.

Donc, cette Commission, dans *La Concurrence dans les transports, Volume I*, dit:

Le marché des services aériens voyageurs est aujourd'hui dominé par le duopole d'Air Canada et de Canadian International. Plus de 90 p. 100 du marché est contrôlé par ces transporteurs et, étant donné la force que donnent les programmes pour grands voyageurs et les systèmes de réservations informatisés aux transporteurs en place, et la domination que ceux-ci exercent sur les principaux marchés, la perspective que de nouveaux entrants s'établissent à l'intérieur du système peut paraître douteuse. Le comportement du duopole des transporteurs aériens a amené des défauts d'efficience sous forme de capacité excédentaire et de prix plus élevés pour les voyages intérieurs. L'avenir

[Translation]

La Loi sur la concurrence, notamment en matière de prix d'éviction et d'abus de position dominante, pourrait s'avérer mieux apte à garantir que la concurrence règne dans des arrangements commerciaux relatifs au transport qu'il est impossible aujourd'hui d'anticiper.

My interpretation of that is that in the transport sector, there is no competition and the Competition Act does not have the teeth to allow for it.

The result of this lack of competition is extremely high rates in outlying areas. They were already high five years ago, when the Act came into force, and they have increased 81% since then.

• 1250

When I say air fares have increased 81%, that includes taxes.

This 81% caused a 33% reduction in passenger traffic in our regions and Quebec's seven regional airports. In other words, a third of the passengers no longer fly. The Baie-Comeau Chamber of Commerce consulted its members and found that the 33% of passengers who no longer fly were mostly job creators, heads of small and medium-sized businesses who cannot afford to fly and no longer have the time or the money to leave Baie-Comeau or Sept-Îles, to take a day to go to the larger centres for business and another day to come back.

The result has been that connections between major centres and the regions are fewer and fewer and the airport itself has become a burden for the federal government. The documents we've seen on the problem of transferring airports bear that out. It would also put a heavy burden on the regions if regional airports were to be transferred without making sure beforehand that the act would apply.

We read the key recommendations in the inquiry commissions reports, which we feel are a... The National Transportation Act review commission provides a snapshot of the situation in the airline industry. Once you are familiar with it, you can see that the airports are largely responsible for that situation and that regional economies are greatly affected by it.

In its report, "Competition and Transportation, Volume 1", the Commission writes:

Today's air passenger service market is dominated by the duopoly of Air Canada and Canadian Airlines International. They command over 90% of the market, and given the market power that frequent-flyer programs and computer-reservation systems provide the current carriers and their dominance of major markets, the prospect of new entrants establishing themselves in the system is questionable. The behaviour of the duopoly has caused inefficiencies in the form of excess capacity and higher prices for domestic travel. The future of the carriers is in jeopardy and, with it, domestic competition. We believe that the government should focus its efforts on maintaining competition and

[Texte]

des transporteurs et, partant, la concurrence sur le marché intérieur, sont menacés. Nous pensons que le gouvernement devrait concentrer ses efforts sur le maintien de la concurrence et de choix pour les consommateurs. Nous reconnaissons que cela exigera certains choix difficiles.

Nous notons, dans le document de la politique nationale des aéroports, que le ministre a une priorité et souhaite s'assurer que les transporteurs nationaux seront en bonne santé et viables. C'est son objectif. Il nous dit que la politique nationale des transports vise à avoir des transporteurs nationaux viables et efficaces.

Lorsque le ministre dit une chose semblable, pour nous, cela veut dire qu'il dit: Nous avons l'intention de poursuivre et d'accroître nos politiques de protection des transporteurs nationaux et donc, nous avons l'intention de poursuivre le maintien de la politique qui résulte en des frais additionnels importants pour les gens des régions et en des problèmes pour l'économie.

Monsieur le président, je ne voudrais pas prendre trop de temps. Je vais tout simplement dire que le mémoire fait état du type de politiques protectionnistes qui sont utilisées actuellement. Il fait état aussi des coûts pour les citoyens des régions et pour la société, le Canada entier. Nous espérons qu'au niveau des aéroports, nous pourrons avoir l'appui du Comité auprès du ministre pour bien lui faire comprendre que les régions qui vivent déjà dans des situations économiques très fragiles ne peuvent prendre en charge ces infrastructures sans que le ministre ne prenne lui-même ses responsabilités.

• 1255

De cette façon, on pourra s'assurer que le ministre sera perçu vraiment comme le ministre des voyageurs, des citoyens canadiens et des gens de toutes les régions du pays, et non pas comme strictement le ministre des transporteurs et des problèmes des transporteurs.

Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter un petit mot sur les ports. La Chambre de commerce de Baie-Comeau est en train de participer à la formation d'un comité au niveau du transfert de l'aéroport et du port, comme je l'ai dit plus tôt. Quant au port, cette infrastructure est essentielle au développement économique de notre communauté. Cependant, le maintien de cette infrastructure devra, selon nous, prévoir un équilibre au niveau du maintien à long terme de l'intégrité des infrastructures du type du programme PIA dont il est question dans la politique nationale des aéroports.

Nous voulons souligner qu'en ce qui a trait au port de Baie-Comeau, qui vient de terminer des rénovations importantes, malheureusement, personne, dans la planification qui a été faite, n'a pu prévoir la nécessité d'avoir des services ferroviaires ou une voie ferrée sur le quai pour pouvoir l'utiliser efficacement. Cela fait qu'aujourd'hui, son utilisation a beaucoup diminué. C'est dû principalement au fait que nos grandes entreprises utilisent de plus en plus le transport ferroviaire et que le quai de Ports Canada n'est pas utilisable à cette fin.

Donc, s'il était possible que des fonctionnaires de se penchent sur l'opportunité d'offrir des services de rail et d'entreposage de wagons sur le quai, cette infrastructure pourrait permettre un développement plus grand de notre installation.

[Traduction]

consumer choice. We recognize that this requires some difficult choices.

We note, in the document on the airport national policy, that the minister's priority is to ensure national carriers are healthy and viable. That is his goal. He says the national transportation policy aims to have viable and efficient national carriers.

When the minister says such things, we think it means: We plan to pursue and strengthen our protectionist policies for national carriers and this maintain a policy that results in considerable additional costs to people in outlying areas and in economic problems.

Mr. Chairman, I do not want to take up too much time. I would simply like to say that the brief sheds some light on the type of protectionist policies being followed. It also provides information on the costs to citizens in regional areas and to Canada as a whole. As far as the airports are concerned, we hope can rely on the committee to transmit our views to the minister and tell him that regional economies are already suffering a great deal and cannot take over those facilities if the minister does not also assume some responsibility himself for them.

That way we will be sure the Minister is really perceived as a Minister who is on the side of travellers, Canadian citizens and people from every region of this country, and not just on the side of carriers and their problems.

If I may, I would like to say a few words about ports. As I said earlier, the Baie-Comeau Chamber of Commerce is involved in setting up a committee for airport and port transfers. Port facilities are essential to our community's economic development. However, we think that to keep the port facilities running for a long period of time we will need help similar to that provided by the Capital Assistance Program, which is part of the national airport policy.

We wish to point out that, unfortunately, when the Baie-Comeau port, which has just undergone huge renovations, was planned, no one had realized that to use the port correctly, there would have to be train service or a rail line on the wharf. So now use of this facility has a very definite has greatly declined. This is due mostly to the fact that our major businesses are increasingly choosing rail transportation and the Ports Canada dock cannot be used for that.

Therefore, if government officials could look at providing rail and car storage services on the dock, we might be able to enlarge our facilities.

[Text]

Deuxièmement, il y a un problème au niveau de la tarification qui fait que les compagnies n'utilisent pas le quai autant qu'elles le devraient. Enfin, on vous demande, si la chose est possible, là comme dans le transport aérien, de diminuer les politiques protectionnistes qui s'exercent à l'endroit des transports ferroviaires dans l'Ouest, de manière à ce que la Voie maritime du Saint-Laurent puisse compétitionner de façon équitable avec le train dans l'Ouest.

Comme vous le savez, le train est un monopole d'État aussi, même un duopole. Le CN appartient à l'État et, même s'il y a des politiques de privatisation qui sont en cours, il reste que la concurrence intermodale est importante au même niveau que la concurrence entre chacun des modes. Dans l'aviation, il n'y a pratiquement pas de concurrence entre les transporteurs. Il est important, et tout le monde est d'accord, si on se fie à ce qu'on lit dans la loi, qu'il existe une saine concurrence entre les modes de transport.

En conclusion, nous demandons essentiellement, d'abord et avant tout, que les grands principes de la loi s'appliquent au lieu d'être dilués et effacés progressivement au fil des ans par des politiques protectionnistes et que la concurrence s'exerce pleinement au Canada.

Dans un contexte comme celui-là, l'avenir de nos régions et du pays entier est beaucoup plus prometteur que dans un contexte où on étouffe les régions en glissant sous le tapis des infrastructures qui ne sont pas rentables parce que les politiques sont telles que l'achalandage est en chute libre. Je vous remercie, monsieur le président.

Mme Terrana: Bonjour, monsieur Breton. Je viens de Vancouver. J'étais avec le groupe de travail du CN et, comme vous le savez, nous avons parlé avec beaucoup de municipalités. Je crois qu'il se passera quelque chose dans ce domaine et que le ministre des Transports préparera une politique nationale sur tous les modes de transports. L'exercice que nous faisons aujourd'hui a beaucoup à faire avec l'élaboration d'un politique nationale. Jusqu'à ce jour, nous avons toujours examiné ces modes séparément.

• 1300

Baie-Comeau a-t-elle besoin d'un aéroport? Y a-t-il d'autres modes de transport à Baie-Comeau?

M. Breton: Baie-Comeau a besoin d'un aéroport de façon impérative, il n'y a aucun doute là-dessus. Baie-Comeau est à cinq à six heures de route de la ville de Québec et à sept ou huit heures de la ville de Montréal. De plus, on doit tenir compte du fait qu'il y a un bateau à prendre pour se rendre à Québec ou à Montréal, et qu'il n'existe pas d'infrastructure ferroviaire. Donc, les seuls moyens de transport qui existent sont le véhicule avec une traversée en bateau et l'avion. L'avion, à Baie-Comeau, est un outil fondamental. Malheureusement, nos gens d'affaires, que je représente ici, souffrent de la situation et ont dû délaisser le transport aérien en plus des affaires qu'ils font avec les grands centres parce que ce n'est plus abordable.

Mme Terrana: C'est vraiment sérieux. Combien d'emplois crée l'aéroport de Baie-Comeau?

M. Breton: C'est une bonne question. Je crois que c'est autour d'une vingtaine d'emplois, mais je ne peux vous l'assurer absolument.

[Translation]

Secondly, there is a problem with rate setting that has meant that companies do not use the dock as much as they should. Also, if possible, we would like you to decrease protectionist policies, as you have done for air transportation, that affect rail transport in western Canada, so that the St. Lawrence Seaway can compete on an equal footing with trains in western Canada.

As you know, rail service is also a government monopoly, if not a duopoly. CN is government-owned, and although there are privatization policies, the fact remains that intermodal competition is as fierce as within each mode of transport. In aviation, there's practically no competition among carriers. If we are to believe the Act, there ought to be healthy competition between the various modes of transport. Everyone agrees on that.

In conclusion, we are essentially asking that the thrust of the bill be to strengthen rather than dilute and gradually replace its provisions over the years with protectionist policies. Competitive forces should govern the industry in Canada.

If that were the case, our regions and the entire country would have a far brighter future than if you burden the regions with money-losing infrastructures because the policies are making business disappear. Thank you, Mr. Chairman.

Mrs. Terrana: Good afternoon, Mr. Breton. I am from Vancouver. I was with the CN task force and as you know we spoke with a lot of municipalities. I think something is going to happen and that the Transport Minister will draft a national policy on all modes of transport. What we are doing today has a lot to do with drafting a national policy. Thus far, we have looked at each mode separately.

Does Baie-Comeau need an airport? Are there other means of transportation in Baie-Comeau?

Mr. Breton: There is not doubt about the fact that Baie-Comeau needs an airport. Baie-Comeau is a five-to six-hour drive from Quebec City and a seven-or eight-hour drive from Montreal. In addition, we have to account for the fact that you need to take a boat in order to get to Quebec City or Montreal, and that there is no rail infrastructure. Therefore, the only means of transportation are the car, and this includes taking the ferry as well, or the plane. The plane is an essential tool in Baie-Comeau. Unfortunately, our business people, whom I represent here, have been suffering from the situation and have had to abandon air transportation and stop doing business with the major centres because the cost is no longer affordable.

Mrs. Terrana: This is really serious. How many jobs are created by the Baie-Comeau Airport?

Mr. Breton: That is a good question. I believe that there are about 20 jobs, but I'm not absolutely sure about this.

[Texte]

Mme Terrana: Une vingtaine.

M. Breton: Oui.

Mme Terrana: Et le port?

M. Breton: Au port, il y a peu d'emplois. Il faut bien comprendre que le port de Baie-Comeau est constitué d'infrastructures privées. La plus grande aluminerie au Canada est à Baie-Comeau, la Reynolds y a ses installations, la Cargill, qui est dans l'Ouest également, y a des installations, des élévateurs à grain et son propre quai, et la scierie des Outardes, qui doit doubler sa production bientôt, utilise aussi le quai. Le quai fédéral lui-même est moins utilisé parce que, de plus en plus, on utilise le train. Le quai ne possède pas d'infrastructures qui permettent son utilisation.

Mme Terrana: Y a-t-il une possibilité que vous perdiez également le train?

M. Breton: Non, le train va rester. Le train n'existe pas entre Québec et Montréal. Il y a un traversier-rail qui va de Matane à Baie-Comeau et il fonctionne de plus en plus. Si vous me dites qu'on va se le faire couper, on fera une autre audience parce que je n'ai pas entendu parler de cela.

Mme Terrana: Quelles municipalités vont participer au comité sur le développement de l'aéroport et du port? Il y a Sept-Îles, Baie-Comeau et qui d'autre?

M. Breton: Le port et l'aéroport de Baie-Comeau seront pris en charge par un comité. La municipalité régionale de comté est à former un comité avec la Chambre de commerce, la ville de Baie-Comeau et d'autres intervenants.

Pour le port, il y a une société portuaire de Baie-Comeau qui est en préparation, dans le même but, et qui doit tenir ses premières rencontres dans les semaines qui viennent. J'en parlais encore cette semaine avec M. Rousseau, de la ville.

Mme Terrana: Il n'y a pas de liaison avec les autres aéroports et les autres ports. Je croyais que vous alliez former un comité de plusieurs municipalités.

M. Breton: Actuellement, cette possibilité n'a pas été envisagée. Ce pourrait être une chose à envisager, mais il faut voir que les besoins sont très différents d'un endroit à l'autre. En ce qui a trait au port de Sept-Îles, par exemple, les gens viennent de vous dire que le gros de l'économie se transige à partir du quai fédéral, alors que dans notre cas, ce sont les installations privées qui sont supportées par un quai fédéral très important pour le développement de l'économie, mais qui manque de possibilités. Une des possibilités fondamentales est d'entreposer des wagons de train, etc.

Mme Terrana: Merci.

Mr. Gouk: I have received a quite large brief—in fact, I had a delegation from you in my office—and I've reviewed that. I've also sent that on to airlines to get their response to it, to see how they care to deal with that. I've just received a response from one of the airlines, which I haven't reviewed yet.

[Traduction]

Mrs. Terrana: About 20.

M. Breton: Yes.

Mrs. Terrana: And the port?

M. Breton: There are very few jobs at the port. You must understand that the port in Baie-Comeau is made up of private facilities. The largest aluminum refinery in Canada is located in Baie-Comeau, where the Reynolds Company has its own facilities. Cargill, also located in the western section, has its own facilities, grain elevators and its own wharf, and the Outardes saw mill, which will soon be doubling its production, also uses the wharf. The federal wharf is not used as much any more because people are turning more and more to the train. The wharf does not have the facilities that would enable it to be used to any great extent.

Mrs. Terrana: Could you possibly lose the train as well?

M. Breton: No, the train will stay. There is no train between Quebec City and Montreal. There is a passenger, car and train ferry that goes from Matane to Baie-Comeau which is running more and more often. If you tell me that this is going to be eliminated, we will hold another hearing because I have not heard anything about this.

Mrs. Terrana: Which municipalities will be participating in the airport and port development committee? There will be Sept-Îles, Baie-Comeau and who else?

M. Breton: The Baie-Comeau port and airport will be covered by a committee. The regional county municipality will be establishing a committee with the Chamber of Commerce, the city of Baie-Comeau and other participants.

As far as the port is concerned, we are currently organizing a Baie-Comeau port corporation, which will be along the lines of the other committee and which will be holding its first meetings in the next few weeks. I spoke to Mr. Rousseau, of the municipality about this matter just this week.

Mrs. Terrana: You are not doing any liaison work with the other airports and ports? I thought that you were going to form a committee comprising several municipalities.

M. Breton: For the time being, this possibility has not been given any thought. This could be something that we could consider in the future, but you have to understand that the needs vary a great deal from one place to the other. Let's take the example of the port in Sept-Îles. People have just told you that most of the business is done at the federal wharf. In our case, however, most of the business is done at the private facilities which are supported by a federal wharf that is very important for the development of the economy, but which is lacking as far as services are concerned, such as the capacity to store rail cars, etc.

Mrs. Terrana: Thank you.

Mr. Gouk: J'ai reçu un mémoire assez volumineux—en fait, votre groupe a envoyé une délégation à mon bureau—and je l'ai étudié. J'ai également envoyé ce mémoire aux lignes aériennes pour obtenir leurs commentaires, pour savoir comment ils voient la question. Je viens de recevoir la réponse d'une société aérienne, mais je ne l'ai pas encore lue.

[Text]

It was my understanding when you presented this that it was being presented to the transport minister as well for his response. Have you received a response from the minister?

Mr. Breton: We did receive a response from the minister. In fact, we received a letter at the beginning of January, and the minister invited us to a meeting, which will be held around February 23 in Quebec. We should meet with officials from different ministries. I mean the ONT, Office national des transports. There will be the Tribunal de la concurrence and two persons from Transport Canada. There will be representatives of the cabinet. I think there will be someone from Industry Canada, Mr. Manley. There's Mr. Paul Martin, who has the responsibility of le Bureau fédéral de développement régional du Québec.

[Translation]

Je croyais comprendre que vous aviez présenté ce mémoire au ministre des Transports en même temps pour obtenir sa réponse. Avez-vous reçu la réponse du ministre?

M. Breton: Nous avons reçu une réponse du ministre. Effectivement, nous avons reçu une lettre au début du mois de janvier, et le ministre nous a invités à une réunion qui aura lieu aux alentours du 23 février, à Québec. Nous devrions avoir l'occasion de dialoguer avec les fonctionnaires de divers ministères. Je veux dire l'Office national des transports. Il y aura également le Tribunal de la concurrence et deux représentants de Transports Canada. Il y aura des représentants du Cabinet. Je crois que le ministre de l'Industrie, M. Manley, sera là. Il y aura M. Paul Martin, qui est chargé du Bureau fédéral de développement régional du Québec.

• 1305

We hope to discuss that brief at that time to see what can be done. But what we understand is that, necessarily, politics will be changed. I don't know when and how, but I think there is no way to do something seriously without changing the politics itself.

Consider what the two commissions recommend. They are the Royal Commission on Transportation and the Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada.

They say there should be a change in the law to make sure that competition exists. The other commission also, the Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, says the same thing. There must be a change in the law to make sure that real competition exists, which is not the case right now.

Mr. Gouk: If you receive some specific response or hopefully a tentative solution to your concerns from that meeting, I would be very pleased to receive a copy of it.

Mr. Breton: Certainly, Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Mr. Canuel.

M. Canuel (Matapedia—Matane): Vos problèmes sont sensiblement les mêmes que ceux des autres aéroports dans des régions comme les nôtres. Vous avez parlé de concurrence. Là, je voudrais avoir une explication. On me dit très souvent qu'une compagnie peut exagérer avec la tarification, et c'est probablement vrai. Cependant, je vois parfois deux compagnies différentes, l'une à côté de l'autre; un avion décolle à 7h45 alors que l'autre décolle à 8h10. Parfois, il n'y a que deux ou cinq personnes dans un des avions et dix dans l'autre. Parfois, c'est moins.

Si la concurrence était encore plus forte, pensez-vous que les compagnies pourraient se permettre une tarification moindre? Si on veut prendre nos aéroports, il faut trouver une solution. Croyez-vous que cela ferait partie de la solution?

M. Breton: Fondamentalement, je n'ai aucun doute sur le fait que cela ferait partie de la solution. Vous parlez des avions d'Air Canada ou de Canadian International, d'Air Alliance ou d'Inter-Canadien qui partent aux mêmes heures et qui n'ont

Nous espérons discuter de ce mémoire au cours de cette rencontre afin de voir ce qui peut se faire. Mais nous sommes d'avis qu'il faudra nécessairement faire des changements d'ordre politique. Je ne sais pas quand ni comment, mais je crois qu'il est impossible de faire quoi que ce soit de sérieux sans changer l'aspect politique.

Voyez ce que recommandent les deux commissions, je veux dire la Commission royale sur le transport et la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada.

Elles ont dit qu'il fallait modifier la loi pour garantir qu'il y ait concurrence. L'autre commission aussi, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, a tiré la même conclusion. Il faut modifier la loi pour instaurer une véritable concurrence, ce qui n'est pas le cas actuellement.

M. Gouk: Si vous recevez une réponse précise ou si l'on vous présente une solution provisoire à cette rencontre, j'aimerais bien en recevoir copie.

M. Breton: Nous y verrons, monsieur Gouk.

M. Gouk: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Monsieur Canuel.

M. Canuel (Matapedia—Matane): Your problems are more or less the same as those experienced by other airports in areas such as ours. You talked about competition. I would like some clarification on this. I am often told that companies can charge outrageous prices and that is probably true. However, I sometimes see two airplanes from two different companies, one beside another; one of them takes off at 7h45 and the other at 8h10. There maybe only two or five persons in one of the airplanes and a dozen in the other one. Sometimes there are even fewer than that.

If competition was increased, do you think companies could afford to lower prices? If we want to keep our airports, we must find a solution. Do you believe that would be part of the solution?

M. Breton: Fundamentally, I have no doubt that this would be part of the solution. You are talking about airplanes of various companies, Air Canada or Canadian International, Air Alliance or Inter-Canadien, leaving the same airport at the

[Texte]

personne à bord, ou deux ou trois passagers, qui ont des tarifs exorbitants et qui ont des systèmes de points bonus. Chaque fois que vous allez à l'épicerie, les gens se battent pour vous donner des points bonus. C'est l'exemple type d'un environnement non concurrentiel.

Ces gens-là ont développé des politiques de surcapacité au niveau des aéroports, ce qui fait qu'ils vont aller six ou huit fois par jour dans votre aéroport pour avoir la certitude que le petit transporteur qui est là ne prendra pas deux ou trois passagers à 12h15 et qu'il ira à Québec ou à Montréal pour la moitié du prix qu'ils chargent, eux. Vous comprenez? En venant régulièrement, aux mêmes heures, on s'assure qu'il n'y aura pas de possibilité pour un autre transporteur de s'installer ici. Si d'aventure un autre transporteur devait s'installer, la Loi sur la concurrence est tellement large au niveau des transports—ou elle s'applique tellement peu—qu'ils n'hésiteront pas à utiliser les prix d'éviction. Les prix d'éviction, vous avez vu ce que cela a fait à Air Madeleine. Cela n'a pas été long.

«Si tu veux t'installer et nous compétitionner, mon ami, ce ne sera pas long. On va couper nos prix de 40 p. 100 sur les trois destinations que tu couvres, la même journée, les deux ensemble. Six mois plus tard, la compagnie est disparue. Ils ont fait la même chose avec Nationair, avec City Express, etc.

C'est l'exemple type d'un marché où il n'y a pas de concurrence. Mettez de la concurrence, donnez la chance aux gens des régions de voyager dans un avion plus modeste, à moitié prix, et ceux qui voudront prendre la Cadillac la prendront. Mais la Cadillac viendra une fois le matin et une fois le soir. Là, ce sera rentable pour eux. Tu donnes des services et il y a des gens qui ont les moyens de payer le prix demandé.

Rapidement, les tarifs vont s'ajuster et les choses vont revenir à la normale. L'exemple des États-Unis est typique. Aux États-Unis, ils ont fait la même chose que nous; ils ont installé la déréglementation.

• 1310

La différence, c'est que le gouvernement américain avait la volonté de l'appliquer, alors qu'ici, le gouvernement avait plutôt la volonté de protéger ses transporteurs.

Aux États-Unis, les sept transporteurs les plus importants se sont réunis, se sont parlés et on dit: On va monter nos prix, puis on va s'organiser ensemble. Parfait. Le gouvernement américain a carrément intenté des poursuites pour collusion contre les sept plus gros transporteurs américains à ce moment-là. Et là les transporteurs se sont aperçus que ce n'était pas des farces, qu'ils ne pourraient plus faire ce qu'ils voulaient.

Le poursuite, comme cela arrive souvent aux États-Unis, s'est réglée hors cours pour une somme de 500 millions de dollars. C'est une chose impensable au Canada, dans le contexte actuel. Voyez-vous le gouvernement aller poursuivre Air Canada et Canadian International? C'est impensable dans le contexte actuel.

Dans un contexte de saine concurrence, ces gens-là seront efficents, utiliseront des avions de la bonne grosseur, au bon moment, pour donner des services comme il se doit et offrir des prix concurrentiels aux gens qui désirent voyager.

[Traduction]

same time with nobody on board or only two or three passengers and yet the tariffs are exorbitant and there are bonus point systems. At the grocery stores, they are fighting over who will give you the most bonus points. This is typical of a non-competitive environment.

They have developed policies of over-capacity at airports. That is, they will have six or eight daily flights in your airport to be certain that the small carrier who is based at that airport will not be able to serve two or three passengers at a given hour or to go to Quebec or Montreal for half the price they charge. Do you understand? By having numerous regular flights, they ensure that there will not be any possibility of another carrier setting up shop here. If another carrier ever tries to do so, the Competition Act is so broad in the transportation area or it applies so little that they will not hesitate to set fire-sale prices. You have seen what undercutting has done to Air Madeleine. It did not last long.

So they say, "if you want to set up shop here and try to compete with us, my friend, it won't last long. We will cut our prices by 40% on the three cities that you serve and we will serve them on the same day and both together. "Six months later, the small company has disappeared. That's what they did with Nation Air, with City Express and so on.

It is the typical situation of a market where there is no competition. Put in some competition, give the people in the regions the opportunity to travel in a smaller airplane for half the price and let those who want to travel in style get aboard a Cadillac. But that Cadillac-type airplane will come only twice a day, in the morning and in the evening. Then it will be profitable for them. You provide services and there are people who have the means to pay the price being asked for them.

Very quickly, there will be an adjustment in prices and things will come back to normal. The example of the United States is typical. In the US, they did the same as we did here, that is, they deregulated.

The difference is that the American government had the will to implement it while here, the government was rather inclined to protect its carriers.

In the United States, the seven major carriers sat around a table and decided to jack up their prices and get organized. Everything was sweet until the American government stepped in and sued them for collusion. That's when the seven major American carriers discovered that the joke was over and that they could not go on doing whatever they pleased.

As often happens in the United States, the suit was settled out of court, for \$500 million. That would be unthinkable in Canada in the present context. Can you imagine the government suing Air Canada and Canadian International? It is unthinkable in this context.

In a context of healthy competition, these people will be efficient, will use carefully chosen aircraft at the right time to offer the right services at competitive prices to the travelling public.

[Text]

The Chairman: I'm getting a little bit of a mixed signal from our witness.

Mr. Breton, I hear what you're telling me vis-à-vis what the problems are, and your blanket solution is more competition. But we have Canadian and we have Air Canada. If another airline wanted to come along and compete with them tomorrow, it could, but you know that won't happen because it's too expensive for the airline to get started and there aren't the passenger numbers to justify them coming into the market with Air Canada and Canadian.

So what are you suggesting? Are you suggesting that the government should now intervene and regulate air fares?

Mr. Breton: No, certainly not. Exactly the contrary. What we're saying is that the same thing as is in the United States should happen, which is to let the competition do its work. If Air Canada and Canadian are not efficient companies, then they'll die and new ones will go on and give what the consumer needs. These companies—

The Chairman: Let's follow that scenario through. For the sake of argument, let's say that Canadian will cease to exist tomorrow. That leaves you with one airline, Air Canada.

Mr. Breton: Yes. Well, you'll have the same problem as you have today: no competition.

What we're saying and what we said to the minister is that first you should let *les lois du marché*, market laws, work. Then if Americans have to come, they'll come in and give the service. What we know is that in our regions we have companies that can give the service as well as—

The Chairman: You said let the Americans come in and do the service?

Mr. Breton: That's what I said, if we need this in order to make sure that we have correct prices.

The Chairman: What will we do with the 16,000 people who will have lost their jobs at Canadian and then the other few tens of thousands who will have lost their jobs at Air Canada because the Americans came in and market levels took over in Canada and now we have U.S. Air and Delta and all the others flying around Canada? What do we do with literally almost 45,000 people who are going to be unemployed as a result of your plan?

Mr. Breton: Sir, these 45,000 people, to me, are nothing compared with the cost to our region of the status quo. I'm sure that whenever competition comes in, you'll have more companies and more workers in aviation than today.

The Chairman: We don't have the passengers to do that. You're assuming that your passenger levels are high enough to have two, three, or four American airlines come in and offer you business.

[Translation]

Le président: Il me semble que le message de notre témoin est quelque peu ambigu.

Monsieur Breton, vous nous dites que la solution à tous les problèmes que vous décrivez, c'est d'accroître la concurrence. Mais nous avons ici Canadian International et Air Canada. Si une autre compagnie aérienne voulait venir leur faire concurrence demain, elle pourrait le faire, mais vous savez que cela n'arrivera pas parce que le démarrage serait trop coûteux et qu'il n'y a pas suffisamment de passagers pour justifier le coût de s'implanter dans le marché pour faire concurrence à Air Canada et à Canadian.

Alors, que proposez-vous? Dites-vous que le gouvernement pourrait intervenir et réglementer les tarifs aériens?

Mr. Breton: Non, certainement pas. Exactement le contraire. Ce que nous disons, c'est qu'il faudrait faire ici exactement ce qu'on a fait aux États-Unis, c'est-à-dire laisser la concurrence s'exercer librement. Si Air Canada et Canadian ne sont pas des compagnies efficaces, elles disparaîtront et de nouvelles compagnies prendront leur place et répondront aux besoins des consommateurs. Les compagnies... .

Le président: Appliquons cette logique jusqu'au bout. Aux fins de la discussion, disons que la compagnie Canadian disparaît demain. Il ne nous resterait qu'une seule compagnie aérienne, Air Canada.

Mr. Breton: Oui. Eh bien, on se retrouverait avec le même problème qu'aujourd'hui, c'est-à-dire l'absence de concurrence.

Ce que nous disons et ce que nous avons dit au ministre, c'est qu'il faut premièrement laisser les lois du marché fonctionner. Ensuite, si les Américains doivent venir, ils viendront et offriront les services. Nous savons que dans nos régions, nous avons des compagnies qui peuvent offrir le service aussi bien... .

Le président: Vous avez dit «Laissons les Américains venir et offrir le service»?

Mr. Breton: C'est ce que j'ai dit, si c'est ce qu'il faut pour nous assurer d'avoir des prix raisonnables.

Le président: Que ferons-nous des 16 000 personnes qui auront perdu leur emploi chez Canadian et des quelques dizaines de milliers d'autres qui auront été licenciées par Air Canada à la suite de l'arrivée des Américains qui se seront emparés du marché canadien, quand les compagnies U.S. Air et Delta et toutes les autres occuperont le marché canadien? Que ferons-nous de ces quelque 45 000 personnes qui se retrouveront en chômage si l'on applique votre plan?

Mr. Breton: Monsieur, ces 45 000 personnes, à mes yeux, ne sont rien en comparaison de ce que le statu quo coûte à notre région. Je suis certain que quand la concurrence s'exercera, il y aura davantage de compagnies et davantage de travailleurs dans l'aviation qu'il y en a aujourd'hui.

Le président: Nous n'avons pas suffisamment de passagers pour cela. Vous supposez qu'il y ait suffisamment de passagers pour avoir deux, trois ou même quatre compagnies aériennes américaines en activité ici.

[Texte]

Mr. Breton: No, what we're saying is let the companies compete and forget that duopoly. We're sure that here in the region we have small companies that can give the service. If you don't want to let the Americans come in, then let our companies develop with the centre.

Now it's almost impossible. *Les aéroports pivots*, which are the centre airports like Montreal or Toronto, are completely controlled by the two transporters. If one of our small transporters wants to bring us into Montreal, then he'll bring us on the other side of the tarmac, *de l'autre côté de la piste*, and the passengers will have to cross the tarmac. It's dangerous and there is no place to receive them at the airport. This is because these companies control the centre airports and it's almost impossible for the little companies to give service.

The Chairman: I think the problem is a little bit more difficult than simply parking the plane on the other side of the tarmac and asking people to come across.

Mr. Breton: No, I understand the problem.

The Chairman: There are the fees and the slots and the gates and all the rest that has to come into it, and all that costs money as well.

That's the market of Pearson International saying if you want to land here or take off it will cost you \$140 or something like that each time. There's a fee associated with that. Small airlines can't do it. So are you asking me to regulate the airport so they can afford to land?

Mr. Breton: No, we are asking you essentially to let the market forces work as the two other commissions concluded. Let the small, medium-sized and large companies in the market do their work and make the price come to a reasonable level. That is not the case right now.

The Chairman: Therein lies the problem between you and me. I'm saying the price is high because there aren't enough passengers. There aren't enough passengers so a high price has to be paid for landing at an airport, getting a gate or even finding a slot to fly in. Because there aren't enough passengers, you can't get a flight from Baie-Comeau to land at Pearson. Because there aren't enough passengers, it keeps coming back to the same thing. So your market forces theory goes out the window if you don't have enough passengers to pay the bill.

Mr. Breton: I do understand. I'm saying now, with the over-capacity problem, the two big companies control the market. They set the prices they want and come into each airport whenever they want, which is nonsense and costs a lot of money, a lot of profitability.

I think an interesting solution would be to make sure the second and third-level airlines are able to reach the centres and give the service. Then there would be real competition in prices and services. It's certainly not my job to find it, but I'm sure there is a way to do that because that's what the law says.

[Traduction]

M. Breton: Non, ce que nous disons, c'est laissons les compagnies se faire librement concurrence et mettons fin à ce duopole. Nous sommes certain qu'ici, dans la région, nous avons de petites entreprises qui peuvent offrir le service. Si vous ne voulez pas laisser les Américains venir chez nous, alors laissez nos compagnies se développer.

Aujourd'hui, c'est presque impossible. Les aéroports pivots, c'est-à-dire les grands aéroports comme Montréal et Toronto, sont entièrement sous l'emprise des deux transporteurs. Si l'un de nos petits transporteurs veut ouvrir une liaison sur Montréal, il devra nous faire descendre de l'autre côté de la piste, *on the other side of the tarmac* et les passagers devront la traverser à pied. C'est dangereux et il n'y a pas de place pour les accueillir à l'aéroport. C'est parce que les grandes compagnies contrôlent les aéroports pivots et qu'il est presque impossible pour les petites compagnies d'offrir le service.

Le président: Je pense que le problème est un peu plus compliqué que de simplement stationner l'avion de l'autre côté de la piste et de demander aux gens de traverser à pied.

Mr. Breton: Non, je comprends le problème.

Le président: Il y a la question des droits et des créneaux aux aires de débarquement et tout le reste, et tout cela coûte aussi de l'argent.

• 1315

C'est le marché de l'aéroport international Pearson. Si l'on veut atterrir ou décoller à cet aéroport, il en coûte environ 140\$ à chaque fois. Tout cela coûte de l'argent et les petites compagnies aériennes ne peuvent pas se le permettre. Est-ce que vous réclamez que l'on réglemente l'aéroport pour que ces compagnies puissent y atterrir?

M. Breton: Non, nous vous demandons essentiellement de laisser jouer les forces du marché, comme l'ont conclu les deux autres commissions. Laissez les compagnies, qu'elles soient petites, moyennes ou grandes, se faire librement concurrence sur le marché et laisser les prix s'établir à un niveau raisonnable. Ce n'est pas le cas actuellement.

Le président: C'est là qu'est tout le problème entre vous et moi. Je dis que le prix est élevé parce qu'il n'y a pas suffisamment de passagers. Il n'y a pas suffisamment de voyageurs, de sorte qu'il faut payer cher pour atterrir à un aéroport, pour obtenir un créneau pour débarquer les passagers ou même pour atterrir. Parce qu'il n'y a pas suffisamment de voyageurs, on ne peut pas avoir un vol de Baie-Comeau à Pearson. C'est parce qu'il n'y a pas assez de voyageurs, on n'en sort pas. De sorte que votre théorie des forces du marché ne tient plus debout si vous n'avez pas suffisamment de voyageurs pour payer la note.

M. Breton: Je comprends. Je dis qu'actuellement, à cause du problème de surcapacité, les deux grandes compagnies contrôlent le marché. Elles fixent les prix qu'elles veulent et desservent tous les aéroports à leur gré, quand elles le veulent, ce qui n'a aucun sens et coûte beaucoup d'argent et réduit de beaucoup leur rentabilité.

Je crois qu'une solution intéressante serait de s'assurer que les compagnies aériennes de deuxième et troisième catégorie puissent desservir les aéroports pivots. Alors il y aurait une véritable concurrence dans les services et dans les prix. Ce n'est assurément pas à moi qu'il incombe de trouver le moyen de le faire, mais je suis certain qu'il y a moyen de le faire parce que c'est ce que dit la loi.

[Text]

M. Guimond: J'avais lu le mémoire que vous aviez remis à M. Young au mois de novembre. Ai-je bien compris que sa réponse a été la tenue d'une rencontre avec des hauts fonctionnaires de différents ministères, le 23 février prochain?

M. Breton: Oui. Cependant, dans la lettre en question, le ministre nous dit qu'il a l'intention de nous offrir de débroussailler le terrain pour permettre de chercher des solutions. On se rend à Québec dans l'espoir qu'on pourra, dans une étape subséquente, s'asseoir et chercher les vraies solutions.

M. Guimond: J'ai lu en diagonale le mémoire que vous déposez aujourd'hui. J'aurai l'occasion d'en faire une lecture à tête reposée, mais je voudrais simplement savoir... Il n'y a pas de cachette entre nous, monsieur Breton. Nous nous sommes parlés et nous allons continuer à nous parler. Proposez-vous encore la recommandation 6, soit une commission royale d'enquête ou une enquête quasi criminelle par la GRC? Je vous avais dit que, selon moi, bien humblement avec ma formation d'avocat, ce n'était pas le moyen le plus approprié. Faites-vous toujours cette demande aujourd'hui?

M. Breton: Non. Nous ne la formulons plus parce qu'entre-temps, nous avons rencontré les gens du Bureau de la concurrence qui nous ont dit que notre loi était une passoire, que c'était un fromage gruyère, que n'importe qui pouvait faire ce qu'il voulait dans le domaine des transports, ou à peu près, au niveau de la concurrence. En conséquence, les prix d'évitement et le monopole avec les surcapacités et les contrôles d'aéroports, etc., tout cela est normal. Le gars nous a dit carrément: Cela s'appelle du parallélisme conscient. Ce parallélisme nous coûte cher et on ne peut plus se le permettre.

M. Guimond: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

Mr. Breton, I have just one quick question. Are you the president of the chamber of commerce?

Mr. Breton: I'm the vice-president.

The Chairman: I've heard your argument about market forces. Let's say there is an airport in a community and this particular airport has suffered from lack of passenger traffic over the last years, so numbers are decreasing. Should the federal government continue to subsidize that particular airport if, for example, it has a problem with the structure of its building or something needs to be repaired? Should we continue to help them?

• 1320

Mr. Breton: Sir, if it's a reasonable thing, certainly.

The Chairman: If it's a reasonable thing?

Mr. Breton: If it's reasonable. There is a reasonable question in this. But what I want to make clear is that if, in the airports in Quebec, the seven original airports, there has been a mean decrease of 33% of passengers—that is what's written in the brief—that is essentially due to the protectionist politics of the government. That is the main reason.

[Translation]

Mr. Guimond: I read the brief that you gave Mr. Young back in November. Did I understand you to say that his answer was to organize a meeting with officials of various departments on February 23rd next?

M. Breton: Yes. However, in his letter, the Minister told us that he intended to offer to do some of the legwork in order to seek solutions. We are going to Quebec City in the hope that he will subsequently be able to sit down with us and seek real solutions to the problem.

M. Guimond: I read quickly through the brief that you are tabling today. I will have the opportunity to read it fully later on, but I would simply like to know... There are no secrets between us, Mr. Breton. We talked and we will continue to talk. Do you still maintain recommendation number 6, that is the creation of a Royal Commission or a quasi-criminal inquiry by the RCMP? I told you that in my view, with all due respect, and given my background as a lawyer, it is not the most appropriate means. Do you maintain that request today?

M. Breton: No. We are not requesting that anymore because in the meanwhile we have met with the people from the Competition Office who told us that our legislation in that area is full of loopholes, that it is worse than Swiss cheese, that anyone can do almost anything in the area of transportation, as far as competition is concerned. Consequently, predatory prices and monopoly with overcapacity and airport controls and so on, all that is normal. The guy told us flatly, «That's called deliberate duplication.» It's costing us a lot of money and we can no longer afford it.

M. Guimond: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Breton, j'ai une dernière question rapide. Êtes-vous président de la Chambre de commerce?

M. Breton: J'en suis le vice-président.

Le président: J'ai entendu votre argumentation au sujet des forces du marché. Disons que, dans une localité, il y a un aéroport qui souffre depuis un certain nombre d'années de la baisse du trafic voyageur. Le gouvernement fédéral devrait-il continuer à subventionner cet aéroport si, par exemple, l'immeuble a besoin de réparations? Devrait-on continuer à les aider?

M. Breton: Monsieur, si c'est raisonnable de le faire, certainement.

Le président: Si c'est raisonnable?

M. Breton: Si c'est raisonnable. Il faut bien sûr que ce soit raisonnable. Je veux toutefois qu'une chose soit très claire : si, dans les aéroports du Québec, les sept aéroports originaux, il y a eu une baisse moyenne de 33 p. 100 du nombre de voyageurs, c'est le chiffre qui figure dans le mémoire, cette baisse est due essentiellement à la politique protectionniste du gouvernement. C'est la principale raison.

[Texte]

Given the fact that there is no competition, the two transporters come together, fix the price they want and work the way they want. And in the way they want, you understand that the businessmen are the target for them to get the money. They get a lot of money from the businessmen. They get very little money from the—how do you say?—*les vacanciers*.

The Chairman: The vacationers.

Mr. Breton: They get very little money from these people. They give their *points bonus*, their *politique de fidélisation*, and the more they do that the worse it is.

The Chairman: Just in the spirit of free market, as you have suggested, I think the regions would suffer more under a free market, open competition process. Because of the lack of passenger loads, you wouldn't have two airlines operating; you'd have one operating. Why should that one airline fly to Baie-Comeau from anywhere if they only have two or three passengers on board, even if they are only business passengers? Why should they bother flying? They won't fly there any more. They'll only fly to Toronto, Vancouver, Quebec City, Montreal—the majors. They might give you some interconnecting six-passenger Cessnas running between the airports.

Mr. Breton: I understand your point, but that's not mine. I'm sure that if you let smaller companies work in the market and if you let big companies like Air Canada or Canadian come in with competition between them or only one with a small company, then you'll have real competition.

I know that in Baie-Comeau we have passengers to fill these planes if they come in the morning and go back in the evening. It's the same thing in Sept-Îles, in Gaspé or elsewhere. But when they come six times a day to make sure they protect their market, then you have two or three passengers in the plane. Then you say there are not enough people.

The Chairman: Mr. Breton, I probably went on too long and I apologize to my colleagues for that.

Thank you very much for coming to our committee and making your presentation. We appreciate it.

Welcome, gentlemen, and thank you for coming before our committee this afternoon. You are with the Gaspésia Company Limited. Would you introduce yourselves, please, and begin your presentation.

M. Pierre Vallée (conseiller, Municipalité régionale de comté de Pabok; ville de Chandler): J'aimerais, dans un premier temps, vous remercier de vous être déplacés en région pour nous donner l'occasion de nous faire entendre.

Je m'appelle Pierre Vallée et je représente la ville de Chandler ainsi que la MRC de Pabok. M. Michel Maillé, représentant la Compagnie Gaspésia Ltée., m'accompagne.

La ville de Chandler et la MRC donnent un appui inconditionnel aux revendications de Gaspésia relativement au port de mer de Chandler. Dans un premier temps, je vais vous parler de notre situation géographique et économique et, par la suite, M. Maillé pourra renchérir avec plus de détails en ce qui a trait aux revendications sur le port de mer.

[Traduction]

Étant donné qu'il n'y a pas de concurrence, les deux transporteurs s'entendent comme larbins en foire, fixent le prix au niveau qui leur convient et font ce qui leur plaît. Et vous comprendrez que ce sont les hommes d'affaires qui sont les plus payants pour ces compagnies. Il y a beaucoup d'argent à faire avec les gens d'affaires, mais très peu avec les, comment dire, les vacanciers.

Le président: Les vacanciers.

M. Breton: Il n'y a pas beaucoup d'argent à faire avec ces gens-là. Les compagnies donnent donc des points bonus, adoptent une politique de fidélisation et plus ça va, plus la situation empire.

Le président: Pour revenir au libre marché dont vous avez parlé, je crois que les régions souffriraient encore davantage si les forces du marché jouaient librement. À cause du petit nombre de voyageurs, il n'y aurait plus de lignes aériennes faisant concurrence, il n'y en aurait plus qu'une seule. Pourquoi cette unique compagnie aérienne desservirait-elle Baie-Comeau, à partir de n'importe où, s'il n'y a que deux ou trois passagers à aller chercher, même si ce sont des gens d'affaires? Pourquoi se donnerait-on la peine d'aller jusque-là? On ne desservirait plus Baie-Comeau, mais seulement Toronto, Vancouver, Québec, Montréal, les grandes villes quoi. Il y aurait peut-être quelques petits appareils Cessna de six places qui feraient la navette entre les aéroports.

M. Breton: Je comprends votre argument, mais ce n'est pas le mien. Je suis certain que si vous laissez les petites compagnies se lancer sur le marché et si vous laissez les grandes compagnies comme Air Canada et Canadian se faire concurrence, ou bien seulement l'une d'entre elles faire concurrence à une petite entreprise, alors il y aurait une véritable concurrence.

Je sais qu'à Baie-Comeau, nous avons des voyageurs pour remplir ces avions, s'il y a des vols le matin et le soir. C'est la même chose à Sept-Îles, à Gaspé et partout ailleurs. Mais quand les grandes compagnies ont six vols par jour pour monopoliser le marché, il n'y a que deux ou trois passagers dans chaque avion. C'est pour cela que l'on dit qu'il n'y a pas suffisamment de voyageurs.

Le président: Monsieur Breton, je vous ai probablement retenu trop longtemps et je m'en excuse auprès de mes collègues.

Je vous remercie beaucoup d'être venu rencontrer notre comité et d'avoir fait un exposé. Nous vous en sommes reconnaissants.

Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et vous remercie d'être venus rencontrer notre comité cet après-midi. Vous représentez la Compagnie Gaspésia Ltée. Je vous demanderais de vous présenter, après quoi vous avez la parole pour commencer votre présentation.

Mr. Pierre Vallée (Counsellor, Pabok Regional County Municipality, Town of Chandler): I would like first of all to thank you all for having come into our region and for giving us the opportunity to be heard.

My name is Pierre Vallée and I represent the Town of Chandler as well as the Pabok Regional County Municipality. Mr. Michel Maillé, representing the Gaspésia Compagny Ltd. is with me.

The Town of Chandler and the Regional County Municipality give their unqualified support to the requests made by Gaspésia regarding the Chandler sea harbour. To start with, I will talk to you about our geographical and economic situation, and then Mr. Maillé will give you more details concerning the requests made regarding the sea harbour.