Jon Jur de presentation de M. Juritation de M. Juritation

TANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

OMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

eeting / séance: 67

ate of meeting:

ate de la séance: 18-10-95 (PORT 67)

ime of sitting:

eure de la séance: 15:33

NEDITED COPY/COPIE NON ÉSITÉE

;; PORT 67002301;; ;:181095 - ttd;;

*BOEVIDENCE

[*itRecorded by Electronic Apparatus*ro]



We dnesday. October 18, 1995

.1533

[*itEnglish*ro]

*BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): This is the Standing Committee of Transport considering Bill C-101. I am pleased to report, ladies and gentlemen, that we have a quorum. I'm also pleased to report that we have no witnesses. You decide which is the good news and the bad news for the day. We will convene the meeting which we've convened and we will adjourn pending the arrival of some witnesses. Mr. Clerk.

*ROThe Clerk of the Committee (Mr. Lahaie): Yes, if you could call a recess.

*BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): There's a recess. Please reconvene when you see witnesses appearing. The first witness missed his plane and the second witness isn't here and the third witnesses are on their way.

.1534

Arule20

port67002301 - 1 -

:: PORT67003301;; ::181095 - ee;; 3 *ROEVIDENCE 5 [*itRecorded by Electronic Apparatus*ro] 6 7 We dnesday, October 18, 1995 8 9 .1544 10 11 [*itEnglish*ro] 12 13 *BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): We'll reconvene inasmuch as we 14 have the representation from Baie-Comeau Chamber of Commerce. 15 Well. Mr. Breton. Will you introduce your colleagues, please. 16 18 Pierre Breton (President, Baie-Comeau Chamber of Commerce): 19 *BOME. is Mrs. Anne-Marie Day, *itqui est la directrice 20 On my right Director General of the Chamber of Commerce of Baie-21 générale*ro Comeau 22 23 [*itFrancais*ro] 24 25 de la Chambre de commerce de Baie-Comeau*ro; et à ma gauche, M. Yves 26 Meunier, directeur des communications à la ville de Baie-Comeau. 27 29 [*itEnglish*ro] 30

*8 OThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): The usual process

31

:: PORT67004301:: ::181095 - ld/sil::

. 1 55 0

[*itFrançais*ro]

De la Chambre de commerce de Baie Comeau et à ma gauche M. Yves Meunier, directeur des communications à la Ville de Baie Comeau.

[*itEnglish*rol

*BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Welcome. The usual process, Mr. Breton, is that vou make a submission for anywhere between five and ten minutes and then members of the committee have the opportunity to ask vou questions. If that meets with your approval, please go ahead.

*BOMr. Breton: Thank you very much, Mr. Comuzzi.

I would like first to indicate

[*itFrançais*ro]

J'aimerais vous indiquer que nous représentons ici le regroupement des Chambres de commerce des régions du Ouébec qui ont présenté délà, au mois de novembre dernier, au ministre Douglas Young, un mémoire sur la situation dramatique vécue dans les aéroports québécois.

Dans le cadre du suivi de cette démarche pour ramener les tarifs aériens à des niveaux acceptables et dans le cadre, évidemment, du proiet de loi C-101, nous avons préparé un mémoire où, pour l'essentiel, nous survolons l'ensemble du transport aérien tel que nous le percevons dans les régions.

J'aimerais d'abord vous remercier d'avoir bien voulu nous entendre et vous indiquer aussi le nom des Chambres de commerce que nous représentons qui sont les Chambres de commerce de Gaspé, de Sept-Îles, de Baie Comeau, de Mont-Joli, de Rouyn-Noranda, de Vald'Or, de Ville de La Baie, de Chicoutimi et de Jonquière.

Ces Chambres de commerce sont les Chambres de commerce qui, sur le territoire desquelles sont situés les aéroports de rayonnement au Ouébec. On s'entend bien, les aéroports de rayonnement québécois.

J'aimerais à ce niveau-ci souligner que la démarche que nous faisons aujourd'hui se veut essentiellement apolitique et que le contexte politique actuel fait qu'on comprend que la discussion peut être plus difficile à amorcer sur les sujets que nous allons soulever dans les quelques jours qui viennent.

Cependant, le problème que nous vous présentons aujourd'hui est essentiellement un problème canadien d'un bout à l'autre du Canada, de la Colombie-britannique à Terre-Neuve. L'étude que nous avons faite s'est limitée certainement aux aéroports québécois, mais nous savons que les transporteurs aériens ont les mêmes politiques tarifaires à la grandeur du Canada.

4 5

5.0 5.2

Alors, si vous permettez, nous allons regarder tout de suite la situation actuelle sur le premier graphique. Malheureusement, le tableau n'est pas indiqué, mais il s'agit de la variation en pourcentage des tarifs aériens, de l'indice des prix à la consommation et du nombre de passagers dans les aéroports régionaux du Ouébec.

Vous pouvez retrouver ce graphique à la page 5 du mémoire; vous y verrez mieux peut-être. Vous verrez à ce moment-là que les tarifs ont augmenté depuis la dérèglementation. Au moment où les transporteurs aériens ont pris le contrôle de leur politique tarifaire, les tarifs ont augmenté de 91 p. 100 au Canada, les tarifs et les taxes, comprenons-nous bien. Les tarifs eux-mêmes ont augmenté de 64 p. 100 pendant que l'inflation augmentait de 16 p. 100.

On peut voir comme consequence une diminution; la courbe du bas et la diminution du nombre de passagers dans les aéroports régions de 38 p. 100. On doit associer à ceci, qui représente le total de l'achalandage des aéroports que nous représentons, on doit ajouter à ceci, sur la ligne centrale, 4 petits points qui sont bien importants et qui représentent l'évolution du tarif vacance. Le tarif vacance que les transporteurs appellent selon qu'on soit l'un ou l'autre, le tarif V-Sud xxx.

Nous allons passer maintenant au deuxième tableau pour voir en nombre ce qui s'est passé dans les aéroports que nous représentons. Vous voyez qu'en 1986 il v avait un total de 633 000 passagers qui circulaient sur les lignes intérieures au Ouébec. On parle évidemment des passagers embarqués et débarqués.

Vous remarquez qu'en 1994, il v en a 394 000; une diminution de 38 p. 100. L'Office national des transports nous dit que cette diminution est imputable à une récession interminable. Nous avons l'intention de vous démontrer aujourd'hui que la récession n'a absolument rien à faire là-dedans.

Nous allons passer au tableau suivant: Vous avez ou remarduer sur le graphique

;: PORT 67005301;; ::181095 - in;;

.1555

[*itFrancais*ro]

la récession ont absolument rien à faire là-dedans.

Nous allons passer au tableau suivant. Vous avez pu remarquer sur le graphique que... J'aurais une petite remarque à faire sur le premier graphique qui est importante aussi. Vous pouvez remarquer que le tarif vacances qui est sur la ligne des xxx, les quatre carrés qui sont là, le tarif vacances n'a iamais augmenté depuis 1992 où il a été mis en place. Il n'a subi aucune augmentation tarifaire, alors que toutes les autres catégories de tarif des transporteurs aériens pendant la même période augmentaient, comme vous pouvez le voir, sensiblement. D'ailleurs, on parle de deux augmentations récentes, une en septembre et une autre en iuin de 3 p. 100 chacune, qui ne se sont pas appliquées à ce tarif vacances. Je vous le souligne parce que c'est important, c'est la base du mémoire que nous vous présentons.

Alors, voici une publicité d'un transporteur canadien. Vous savez tous que le Canada a deux transporteurs nationaux qui se comportent comme un xxx qui utilise les mêmes tarifs, des tarifs identiques sur les mêmes liaisons, qui vole à peu près aux mêmes heures sur les mêmes liaisons aussi et ce xxx aussi a des objectifs identiques.

Si vous regardez sur le tableau qui est devant vous, le tarif pour gens d'affaires. Montréal aller-retour, il s'agit ici d'une publicité qui a été faite dans la région de Bagotville. Chicoutimi-Bagotville. Le tarif aller-retour - cela est un tarif annoncé, vraiment un tarif escompté exceptionnel -, tarif aller-retour, 350 \$ alors que si vous observez... et observez bien aussi la restriction, il faut réserver au moins trois jours à l'avance. De plus, si vous faites des changements, il y a des frais additionnels, c'est une restriction additionnelle, les frais additionnels. Et vous devez rajouter à ce montant-là les taxes canadiennes, d'aéroport, la TPS et la TVO.

Si vous regardez le deuxième tarif, 199 \$ pour la même distance, Bagotville-Montréal aller-retour, ce tarif est offert, je lis ce qui est écrit dessous: ce tarif est offert aux passagers devant effectuer une correspondance à Montréal avec un vol nolisé à destination du Parenthèse ici, un vol nolisé, n'importe le quel. Cela peut être Cubanair, cela peut-être... peu importe la compagnie d'aviation, on vous donne un escompte extraordinaire. Pourquoi? Parce que vous allez quitter le pays, vous allez dépenser vos sous de vacances, votre budget-vacances à l'extérieur du Canada. Si vous me promettez que vous allez dépenser votre budget à l'extérieur du Canada, moi vous donne ce tarif-là. Mais si vous voulez dépenser votre budget de vacances à l'intérieur du Canada, alors je regrette, vous allez paver le gros prix, mes amis, plus les taxes. C'est exactement le tableau qu'on vous présente ici et vous vovez que destination Sud, grâce à ce tarif, 199 S, votre billet permet des changements à la réservation en tout temps, contrairement au billet du haut, en tout temps. Et

4 5

2.6

pouvez adapter cela à n'importe quel vol noisé et les taxes sont en sus.

J'aimerais vous souligner que les taxes dans le cas du billetvacances, si la destination est internationale, autre que les États-Unis, vous n'avez ni TPS, ni TVO. C'est un cadeau gouvernemental pour inviter les gens, peut-être, on ne comprend pas bien et c'est cela qu'on va essaver de comprendre pour inviter les gens à aller dépenser leurs sous à l'extérieur du Canada.

Ici, vous avez un tableau qui apparaît peut-être un peu complexe, je vous inviterais, si vous voulez, à le regarder à la page 35 de votre document. C'est le document qui s'intitule (Tableau 4, implications gouvernementales).

Dans ce tableau, vous pouvez observer d'abord le mot «tarification sélective derrière la zone xxx grise, tarification sélective». C'est ce dont nous venons de vous parler précisément. La tarification sélective, c'est le tarif-vacances versus le tarif régulier.

Partout au Canada, les tarifs-économie sont calculés selon la distance à parcourir et ne varient à peu près pas. Les tarifs-économie de base des transporteurs aériens partout au Canada sont identiques qu'on s'appelle un transporteur ou l'autre du xxx.

Le tarif passager destination finale intérieure. On va prendre un exemple, si vous permettez. On vient de Baie Comeau. 721 \$ aller-retour, c'est ce que ca coûte pour faire un aller-retour Baie Comeau-Montréal aujourd'hui.

Le tarif passager destination vacances Baie Comeau. Si je promets à mon transporteur aérien que je vais sortir du Canada pour aller dépenser mes sous, mon tarif sera de 252 \$ aller-retour.

:: PORT 67006301;; :: 181095 - GP;;

.1600

le tarif passager destination vacance Baie-Comeau. Si je promets à mon transporteur aérien que je vais sortir du Canada pour aller dépenser mes sous, mon tarif sera de 252\$ aller-retour.

Ceci étant dit, nous nous sommes interrogés sur le pourquoi de cette différence de tarif. Nous avons compris que le réseau des d"une transporteurs aériens faisait partie intégration verticale globale entre les passagers canadiens l'industrie et touristique internationale, une industrie comme les autres. qui est florissante.

La particularité. c'est que le passager destination vacance--vous vovez une flèche qui monte vers l'industrie touristique--dépense 16 milliards de dollars par année à l'extérieur du Canada. Ces 16 milliards de dollars en bonne partie représente des forfaits. des déplacements. des restaurants. C'est ce qui intéresse désormais les transporteurs aériens.

Cependant, pour inciter les voyageurs canadiens à aller dépenser leurs dollars à l'extérieur du pays, quelqu'un doit payer. Et ce quelqu'un, ce n'est pas le qouvernement du Canada, ce sont les passagers des régions.

Si vous le voulez, nous allons regarder les conséquences de ces pratiques des transporteurs aériens. Dans le tableau, en haut à gauche, vous verrez l'évolution des dépenses des Canadiens par par la déréglementation et l'évolution du déficit touristique aussi. Vous allez voir que de 1984 à 1988, nous parlerons plus spécifiquement de déficit touristique.

Le déficit est passé de 2,1 milliards de dollars à 2,9 milliards de dollars, ce qui équivaut à 200 millions de dollars par année. De 1988 à 1993, le déficit touristique est passé de 2,9 milliards à 7,8 milliards ce qui représente, depuis que les transporteurs aériens ont développé leurs pratiques tarifaires, un accroissement annuel de 1 milliard de dollars par année du déficit touristique.

J'aimerais faire une petite parenthèse ici. La flèche qui part du passager destination vacance vers l'industrie touristique internationale, c'est le lien priviligié pour favoriser le départ des Canadiens hors pays.

On comprend bien qu'il v a des gens qui traversent la frontière qui vont aller aux États-Unis pour prendre des vacances plus près et la majorité des Canadiens qui dépensent leur argent hors pavs le font par voie aérienne.

C'est la raison pour laquelle on lit directement les résultats du déficit aux politiques tarifaires des transporteurs aériens. Dans un contexte comme celui-là, le quivernement canadien a développé des politiques protectionnistes envers ses transporteurs suite aux difficultés financières qu'ils éprouvaient.

1 3

4 5 6

7

8 10

11

12

13

14

16

17 18

19

20

21

23

24

25 27

28

29

30

31 33

34

35

36

38

39

40 42

43

44

45

46

48

49 51

52

53

54

55 57

58

59

60

61 63

64

65

66

68

Ce comportement est tout à fait compréhensible, considérant le nombre d'emploi concerné, considérant le fait que le gouvernement canadien a le devoir de s'assurer qu'il n'v a pas de perte d'emplois majeure dans ces entreprises.

Cependant, la vision gouvernementale s'est limitée strictement à la zone de protection. Vous avez ici la zone de protection—on voit la ligne—c'est la zone d'intérêt du gouvernement canadien. Malheureusement, comme les usagers des transporteurs aériens n'ont pas de movens faciles de se faire entendre auprès du gouvernement canadien, ce qui se passe dans les régions est peu ou pas connu des décideurs. De la même facon que ce qui se passe de l'autre côté de l'industrie touristique internationale.

C'est important de bien noter que les conséquences dans les régions sont dramatiques non seulement au niveau de l'achalandage des aéroports mais aussi au niveau du développement de l'économie des régions, des déplacements de nos gens d'affaires entre les grands centres et les régions qui sont réduites drastiquement, du déplacement de la clientèle. Ces jeux tarifaires ont amené un déplacement systématique de la clientèle du passager d'affaire, du passager intérieur qui a intérêt à la limite à développer l'économie canadienne vers le passager vacancier.

L'exemple de ceci, ce sont les statistiques de l'aéroport de Montréal, qui depuis 1988, a vu ses passagers intérieurs diminuer de 1 million, embarqué et débarqué à l'aéroport de Montréal depuis 1988 et dans le même temps, on a vu une augmentation de 700 000 passagers vacanciers à destination internationale

:: PORT 67007301;; :: 181095 - in::

.1605

[*itFrançais*ro]

le nombre de passagers embarqués et débarqués à l'aéroport de Montréal a diminué de 1 million depuis 1988 et dans le même temps, on a vu une augmentation de 700,000 passagers-vacanciers, les passagers à destination internationale.

Cette substitution des passagers, on la vit aussi dans les régions. Ceci nous amène donc au projet de loi C-101 d'une part, dans l'implication gouvernementale, le projet de loi C-101, ce que vous pouvez voir dans le mémoire, c'est que le regroupement des chambres de commerce des régions du Québec demande d'abord que la concurrence soit installée de la même facon que la Commission sur le transports des vovageurs au Canada l'a recommandée. De la même facon aussi que la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux l'a recommandée.

Nous insistons pour dire que la concurrence doit s'installer, que la situation actuelle est catastrophique pour les régions et si vous voulez, au niveau de la subvention dont nous avons parlé, nous avons à partir - vous vovez le mot (subvention) en bas du graphique - la subvention des passagers à destination finale intérieure au Canada, aux passagers-vacanciers qui vont dépenser leurs sous à l'extérieur du Canada, cette subvention-là totalise approximativement 780 millions de dollars.

Alors, 780 millions de dollars, vous allez pouvoir voir ce calcullà sur le petit document qui est annexé au mémoire qui s'appelle «Évaluation de la subvention indirecte des passagers à destination finale intérieure».

Dans ce document-ci - qui n'est pas parfait, on le reconnaît -, mais qui reprend essentiellement les chiffres présentés par l'Office national des transports, qui nous dit qu'en 1994, 9,899,000 passagers, embarqués et débarqués, origine destination par dons au Canada. De ce nombre, 5 millions ont vovagé sur les 25 liaisons les plus achalandées, soit 55 p. 100 de l'ensemble des passagers.

Nous avons utilisé cet échantillon de base, nous avons tout simplement pris les 25 destinations, le nombre de passagers, le nombre de milles par liaison et la tarification tarif-économique par liaison. Nous avons appelé une agence de vovage, on a pris tout simplement ces montants-là, on a sorti le 55 p. 100 et on a pu établir, en extrapolant pour le 45 p. 100 résiduel, que les Canadiens qui vovagent à l'intérieur du pays, paient un milliard cinq cent millions de plus par année en frais de déplacement que les Canadiens qui se déplacent, toujours à l'intérieur du pays sur les mêmes itinéraires, mais qui s'en vont à l'extérieur du pays.

Pour résumer rapidement cette question, disons que 46 p. 100 des passagers, qui sont des passagers-vacanciers, paient 24 p. 100 de la facture totale du transport aérien.

Monsieur le vice-président, nous considérons que c'est dramatique. Nous considérons que les options protectionnistes qui sont avancées par la loi C-101 sont contraires aux intérêts économiques du Canada. Nos régions souffrent de cette situation. Le fait que le ministre Douglas Young, à l'article 48 du projet de loi C-101, nous dise qu'il a l'intention d'accorder une assurance-survie ou d'accorder la vie éternelle aux deux transporteurs tel que nous les connaissons est fondamentalement malsaine et comme il le disait lui-même dans un discours, le 14 novembre à Toronto, si je me souviens bien, le protectionnisme engendre un plus grand protectionnisme et les coûts de ce protectionnisme pour les gens des régions sont énormes.

Oue le ministre s'accorde le droit de passer par-dessus la Loi de la concurrence, que le ministre nous dise qu'il va fixer lui-même les tarifs et les fréquences de vol pour pouvoir permettre aux transporteurs de survivre est fondamentalement malsain pour l'économie.

Nous considérons que les transporteurs aériens — et je peux vous assurer que dans nos régions, de nombreux transporteurs aériens de troisième niveau attendent depuis des années l'opportunité d'offrir des services aux gens des régions et nous considérons que la voie de l'avenir est l'installation de la concurrence, que ces transporteurs régionaux devraient avoir l'opportunité d'accéder aux aéroportspivots qui sont actuellement contrôlés essentiellement par les deux transporteurs nationaux.

Nous considérons qu'il est essentiel

-1610

[*itFrancais*ro]

essentiellement par les deux transporteurs nationaux. Nous considérons qu'il est essentiel que la concurrence soit installée. On ne peut plus vivre ce qu'on vit là. Les pratiques tarifaires des transporteurs aériens sont néfastes.

Le système que nous vous avons présenté tantôt, que nous qualifions de système 3-S. «super syphon sélecteur» XXX de l'économie vacanteXXX des Canadiens. Ce système est dangereux et amène de nombreux problèmes.

Ceci m'amène donc aux recommandations. Le mémoire est particulièrement étoffé, malheureusement... On a travaillé beaucoup là-dessus. Je ne peux pas vous présenter tout cela rapidement. Cependant, ie vais vous présenter les recommandations.

La première recommandation, évidemment, c'est que la concurrence soit installée pleinement dans les transports aériens intérieurs pour empêcher toute position dominante d'un transporteur ou d'un nombre restreint de transporteurs sur les marchés régionaux.

Deuxièmement, que le ministre des Transports prennent les mesures nécessaires pour rétablir l'équité tarifaire à l'endroit des citovens canadiens. Je parle plus particulièrement à l'endroit des citovens canadiens qui se déplacent pour des raisons essentielles à l'intérieur du Canada.

Si cette chose est impossible, que le gouvernement canadien invite carrément des transporteurs étrangers à détenir et exploiter des licenses de transport intérieur au Canada. Il n'y a pas de scandale là-dedans. WallMartXXX est installé partout au Canada. Sears aussi. Des compagnies américaines, il v en a partout. Ce sont de hons partenaires des Canadiens, et nous considérons que dans le transport aérien, il est essentiel qu'ils s'installent pour briser le duopole et permettre une vraie concurrence.

Aux États-unis, on sait qu'il y a des transporteurs qui s'intéressent particulièrement à la clientèle d'affaires, qui offre des tarifs réduits et intéressants pour la clientèle d'affaires, alors que d'autres s'intéressent plus particulièrement à la clientèle vacancière.

On sait aussi que le duopole a été cassé lorsque le gouvernement américain a constaté que sept des plus importants transporteurs américains fixaient les prix ensemble.

On sait que ceci s'est réglé hors cour pour 500 millions de do llars, et qu'aujourd'hui, la concurrence existe aux États-unis. Au Canada, malheureusement, le duopole est protégé par le gouvernement canadien. Il est inimaginable que le gouvernement canadien pose un

1 3 4

geste de nature à installer, dans le contexte actuel, une véritable concurrence. La loi ne le permet pas.

La Loi sur la concurrence considère comme légal le parallélisme conscient qu'utilisent les transporteurs aériens actuellement au niveau des prix, qu'ils utilisent au niveau des politiques prédatrices lorsqu'il est question d'éliminer un concurrent éventuel, qu'on pense à Air Madeleine, dans l'est, ou qu'on pense à Nationair ou à Cité ExpressXXX... Ces comportements sont fondamentalement malsains pour nos économies régionales, je le répète.

Au niveau des recommandations aussi, nous aimerions que le ministre permette un mécanisme d'écoute des citovens usagers. Nous considérons qu'il n'est pas normal que les citovens ne puissent s'exprimer que lorsqu'une loi est présentée au Parlement canadien concernant le transport aérien canadien.

Nous souhaiterions que des mécanismes d'écoute, équivalents aux mécanismes d'écoute des transporteurs aériens auprès du ministre, soient mis en place de façon à ce que nous puissions aussi faire entendre aux décideurs et à nos élus, les concéquences de leurs décisions dans les régions.

Lorsque la concurrence sera installée, on peut imaginer que les transporteurs, quelque part, lorsque la loi de l'offre et de la demande s'installera, que les transporteurs jeunes et dynamiques pourront arriver dans le marché et s'intéresser véritablement aux citovens passagers canadiens, et non pas seulement à leur budget-vacances pour l'exporter à l'extérieur du pays.

L'avant dernière recommandation, c'est que les transporteurs canadiens, considérant les représentations nombreuses, et le dirais permanentes, qu'ils font auprès du Comité des transports et du ministre concernant leurs difficultés financières, que ces transporteurs soient soumis à une vérification complète de leurs opérations intérieures strictement, et que la comptabilité des opérations intérieures soit séparée de la comptabilité des opérations extérieures, sans quoi, on s'expose à de mauvaises interprétations des réalités.

:: PORT 67 012301:: ::181095 - 17:;

-1630

[* itEnglish*ro]

definition. We can understand and what we understand and what has been lived before is that the Minister wants to create a more stable environment for the aerial transporter, and the more stable environment is, to us, the reality is that the Minister doesn't want to see his transporters with financial problems. So, what we interpret from this article is that there is a problem with (xxx-Note: word unclear) tomorrow and they lack money.

We interpret that the Minister, one more time, will make the same thing that the Minister of Finance xxxok did with C-32 in June 1994. He'll sav, well, the people in the region in Baie-Comeau and in Vald'Or xxxok, Penticton xxxok, or elsewhere, these people are obliged passengers, so they will pay for the problems and I will decide tomorrow that instead of having \$721 to go between Baie-Comeau and Montreal, up and down, it will be \$900 for three months; just the time that these guys will have more money to live, and he'll decide that instead of coming four times a day in Baie-Comeau, the plane will come one time a day.

You see the problem? For us it's clear, and he wrote it. He said the politics in international traffic aerial transport—he said we want to create a more stable environment for our aerial transporter. In our mind, a more stable environment is death, because you cannot be more stable than you are now. There's no competition. Same price. Same everything. There's no difference between the two transporters except the name. They do the same thing; they pay the same thing; they have the same tariffs; they kill the same people when they bother them. I mean competing—I'm sorry—in competition.

*BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you, Mr. Breton. Your time is exhausted. Mr. Gouk.

*ROMr. Gouk: What kind of time are we going around with?

*BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): We're going on eastern-standard. I'm going to have to--

*BOMr. Gouk: That's probably why the mistake then, because it's still daylight savings time.

*BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): I'm not sure. I'm going to have to ask the members on the Liberal side to refrain from questioning, if I may. Our scheduling is confused today and I hope you don't blame the chairman for the scheduling.

*BOMr. Hubbard (Miramichi): We will.

*BOThe Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Feel free to blame the chairman, and we have another group that has to catch a 5 p.m. plane

that I'm sure you want to hear from, and the group that was suppose to show up at 3:30 p.m. then will be heard after the 4:30 p.m. group. I don't want to cut you short, but I think we have the message very loud and clear as to what you want to say, Mr. Breton, and with your colleagues.

I would like you to come back when this discussion will be entertained in another forum, because I think, and I've always been of the opinion, that we in Canada, whatever province you're from, have got to take a look at what it's costing us to travel internally within this country as compared to what it costs to travel us externally outside of this country. I think you've got the basis here of a brief that has the foundation and the guality that we can build on, and I'd like very much to continue this with you at another time. Would you be offended if we did that?

*BOMr. Breton: No, we would be pleased to meet vou and discuss on this subject any time, sir.

*BOThe Vice-Chairman (Pr. Comuzzi): Thank you and your colleagues very much.

*BOMr. Breton: Thank you, sir.