

Une telle augmentation a des répercussions sur le monde des affaires et sur le gouvernement dont les frais augmentent puisque les fonctionnaires doivent se déplacer par avion d'une ville à l'autre pour faire leur travail.

Les tarifs réduits pour le sud n'ont pas augmenté autant, bien que l'augmentation de ces derniers soit légèrement supérieure à celle de l'indice des prix à la consommation. Ils semblent être de 30 p. 100 supérieurs à ce qu'ils étaient en 1986, alors que l'IPC a augmenté de 27 p. 100. Il s'agit donc d'une différence marginale.

Dire que nous avons tous profité de la déréglementation n'est donc pas exact. Les augmentations n'ont peut-être pas été aussi dramatiques qu'elles l'auraient été, je vous l'accorde, mais nous payons quand même des tarifs réduits plus chers aujourd'hui qu'en 1986 et plus chers que s'ils avaient suivi l'indice des prix à la consommation. Et n'oubliez pas que dans le cadre de la réglementation, toutes ces augmentations de tarif auraient été soumises au test de la commodité et de la nécessité publiques. Bien que l'ancienne CCT ait manqué quelque peu de souplesse lors de l'établissement des tarifs, je pense qu'on aurait pu y remédier de façon à laisser une plus grande latitude aux transporteurs en matière de réduction des tarifs sans que cela n'affecte leurs bénéfices nets.

• (1040)

Parlons maintenant de résultats financiers car c'est vraiment le noeud du problème. Lorsque les décisions en matière de sécurité, de destination et de tarif ne reposent plus entre les mains du régulateur, c'est-à-dire de l'État, et que ce sont les banquiers qui décident, la motivation principale devient financière et on cherche à réduire les frais d'exploitation de façon à maximiser les bénéfices. Ce dont nous avons été témoins au cours des six dernières années sinon plus au Canada, et certainement au cours des 15 dernières années aux États-Unis, découle de la compétition féroce qui est pratiquée au niveau des prix dans le but d'attirer la clientèle; c'est ainsi que les compagnies aériennes ont créé leurs propres difficultés financières.

Voilà la cause de la faillite de Wardair. En un sens, elle ne pouvait éviter la vente à Pacific Western. Voilà aussi pourquoi City Express n'a pas réussi à tenir le coup; je me rappelle que le propriétaire de City Express avait déclaré devant le Comité des transports, durant l'étude de la

Les crédits

déréglementation, qu'il pourrait faire concurrence aux plus grands et gagner; il n'a pas réussi et il a perdu. Mais franchement, nous avons tous été perdants car cette petite compagnie donnait un excellent service qui témoignait d'un bon esprit d'entreprise et occupait un créneau spécifique du marché.

L'autre résultat d'une réglementation axée sur les profits, c'est que les compagnies commencent à chercher des moyens de réduire les coûts là où elles ne l'auraient pas fait auparavant. Ce n'est pas nécessairement mauvais d'améliorer sa rentabilité, mais, mon collègue de Regina—Lumsden et moi-même avons constaté ce qui s'était passé aux États-Unis et nous avons lancé des avertissements. Je m'intéresse à ce dossier depuis 1984 et mon collègue depuis des dizaines d'années avant moi. Il fut une époque où les compagnies aériennes remplaçaient les pièces bien avant la date prescrite par la limite légale ou les spécifications. Par exemple, il arrivait qu'on remplace après 800 heures une pièce devant théoriquement durer 1 000 heures simplement pour assurer une sécurité accrue. De même, les problèmes d'entretien mineurs étaient réglés immédiatement.

Maintenant, pour arriver à réduire les coûts, on attend les 1 000 heures prescrites pour remplacer cette pièce et on laisse s'accumuler les petites réparations requises pour les faire toutes en même temps, au moment d'un entretien général.

Le juge Moshanski, dans son rapport sur le vol d'Air Ontario qui s'est terminé par un écrasement à Dryden et a causé la mort de 24 personnes, a précisé que plusieurs petits défauts d'entretien avaient été notés à maintes reprises quant à l'avion en cause; bien qu'ils n'aient pas causé l'accident, ces problèmes ont certainement joué dans le contexte global de cet accident.

On peut donc constater que lorsque les banquiers font la loi, on néglige trop de choses. Nous aimerions que la réglementation soit rétablie afin que les transporteurs, du moins ceux qui restent, puissent être assurés d'un rendement raisonnable sur leurs investissements. Après tout, ils sont en affaires pour réaliser des profits. Ce ne sont pas des fonctionnaires, même si on souhaiterait le retour d'Air Canada à titre de compagnie publique, c'est-à-dire appartenant aux contribuables et non pas à des actionnaires. Mais il s'agit là d'une autre question dont l'on pourrait débattre.