

*Les crédits*

les compagnies à donner un bon service et refiler la facture aux provinces et aux municipalités.

Prenons maintenant le cas des compagnies aériennes. Je voudrais vous parler de deux témoins qui ont comparu devant le comité, lors de l'étude du Livre blanc et de la mesure législative connexe. Nous avons eu du mal à convaincre le comité d'accepter que l'un d'eux compare seul. Il a dû comparaître en tant que membre d'une autre délégation. Je veux parler d'un certain John Nance. J'invite mes collègues à lire son mémoire. M. Nance était et est toujours pilote d'avion commercial. C'est un expert de renommée nationale et internationale. Il a été interviewé à la télévision l'autre soir à propos de l'incident de New York. Il n'a rien d'un socialiste et, pourtant, il nous a exhortés à ne pas procéder à la déréglementation avant que toutes les mesures aient été prises pour s'assurer que nos lignes aériennes sont sécuritaires et leur personnel, efficace et en nombre suffisant.

Il nous a priés de ne pas répéter l'erreur des États-Unis. Nous devons d'abord embaucher tous les contrôleurs de la circulation aérienne et les substituts nécessaires. Nous devons avoir un nombre suffisant d'inspecteurs d'aéronef. Nous devons intensifier la formation de contrôleurs aériens et d'inspecteurs d'aéronef civils. Il faut plusieurs années pour devenir contrôleur ou inspecteur. Ce sont des emplois très stressants. Certains ne restent pas en poste longtemps. Il faut les remplacer assez fréquemment.

Il nous a dit cela. Ensuite, l'ancien chef, l'ex-président, le chef de la Federal Aviation Administration des États-Unis, l'organisme de réglementation de l'aviation aux États-Unis, l'équivalent de notre ONT, a dit la même chose. Il nous a exhortés à ne pas faire les mêmes erreurs que les États-Unis en déréglementant trop rapidement avant que le gouvernement, les transporteurs, les aéroports et les organismes de réglementation soient prêts. Ils nous ont transmis le même message. Une fois de plus, le gouvernement a choisi de ne pas les écouter, de ne pas les croire.

Les données que le ministre des Transports a citées concernent l'ensemble de la circulation aérienne. Il n'a pas parlé seulement des transporteurs privés, et les chiffres sont effarants. Les chiffres montrent que la déréglementation s'est faite au détriment de la sécurité dans les airs et chez les transporteurs privés au Canada.

La justification de la déréglementation était, et elle l'est toujours pour ceux qui n'ont encore rien compris, que la concurrence augmenterait et que les prix baisseraient, pour le bénéfice des consommateurs. Que s'est-il produit? C'est tellement dérisoire que c'en est drôle.

J'ai ici une liste de 39 transporteurs américains. Sur ce nombre, dix ont fait faillite, et non les moindres. Par exemple, Eastern Airlines, qui était l'un des plus grands, a fermé ses portes. Il y a eu 17 prises de contrôle par les compagnies existantes et une fusion. Sur les 39, il n'en reste plus que dix en activité. Et vlan pour la concurrence accrue!

Le Canada, maintenant. Avant la déréglementation, nous avions quatre transporteurs régionaux, des entreprises de taille moyenne. Deux d'entre eux marchaient assez bien, un autre était à la limite et le dernier était en difficulté. Nous avions Air Canada, Canadian Pacific et Wardair.

Max Ward compte parmi les témoins qui ont comparu plus d'une fois devant le comité. C'est un chic type. Il m'a même fait monter dans sa limousine pour me ramener à mon hôtel après une audience un soir. Nous avons certes eu une discussion orageuse, mais c'est un chic type. Il nous a dit: «Laissez-moi tranquille. Je ne veux pas de subventions. Je n'ai que faire de tous ces règlements. Tout ce que je veux, c'est exploiter ma compagnie de charters. Je ne m'intéresse pas au réseau intérieur.»

Après un an et quelque de déréglementation, qui est venu à Ottawa pour quémander des lignes intérieures? Nul autre que Max Ward, ce grand chef de compagnie de charters internationaux.

Je ne sais pas si Max a été gravement touché personnellement, mais nous savons tous ce qui est arrivé à Wardair. Cette compagnie a été en quelque sorte absorbée. Je doute que Max Ward ait eu le prix qu'il voulait, ni même le prix du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont fait l'acquisition de Wardair en 1989.

Si on remonte à 1983, Pacific Western a pris le contrôle de Time Air. En 1984, CP Air a acquis Eastern Provincial Airways, Innocan Inc. a acheté Nordair. Environ un an plus tard, Innocan Inc., qui avait acheté Nordair, fait l'objet d'une prise de contrôle. En 1985, Air Canada et Pacific Western achètent chacune 24,5 p. 100 des actions d'Air Ontario. Et vlan pour la concurrence! Canadien Pacifique aide Nordair Metro à s'établir. Vive la concurrence! Nordair Metro achète Québec Air. Quand on parle de banditisme, les voleurs de banque sont des amateurs.

• (1630)

En 1986, Air Canada acquiert 49 p. 100 des actions d'Air Nova. La concurrence a des ailes! En 1987, PWA achète les Lignes aériennes Canadien Pacifique pour 300 millions de dollars, ce qui fut très apprécié des actionnaires de CP. Voilà pour ce qui est de la concurrence accrue grâce à la déréglementation.