

tion est unique, si elle est inhabituelle, si Air Canada innove en faisant l'acquisition d'une partie des affaires d'une autre société aérienne. Il s'agit en outre de savoir quels étaient ses motifs, et ce qu'elle obtiendra en retour de son investissement.

Le député a déclaré cet après-midi, et je suis d'accord, que si Air Canada avait acheté des actions de Wardair simplement pour acquérir de l'équipement, l'affaire n'était pas payante puisque l'équipement de Wardair est limité, une bonne partie étant simplement loué. Une certaine partie de son équipement est utile pour remplir des contrats dans les territoires du Nord. Au fond, je ne pense pas qu'Air Canada ait acheté des actions de Wardair afin d'acquérir davantage d'équipement, car il serait préférable à ce compte d'acheter ou de louer de l'équipement directement du fabricant. La question à éclaircir demeure de savoir en premier lieu ce qu'Air Canada avait à faire avec Wardair.

Je devrais d'abord souligner que d'autres sociétés aériennes ont essayé d'acquérir la propriété de Wardair et y ont échoué. Les propriétaires de l'entreprise, le groupe familial, n'ont pas cédé le contrôle sur leur entreprise aérienne, malgré la nature cyclique de l'industrie qui a forcé Wardair et les autres sociétés aériennes à se rendre compte du besoin de liquidités. Quand on fait un examen objectif du bilan, on constate que Wardair avait amélioré sa situation financière en suivant les tendances de cette industrie.

● (2010)

L'important n'est pas tant les preuves qui ont été apportées aux audiences de notre comité, mais elles ont si bien aiguisé ma curiosité que je me suis procuré tous les compte-rendus des audiences de la Commission canadienne des transports, que tout le monde peut obtenir. Supposons que les membres du comité m'aient persuadé qu'Air Canada et les contribuables ont fait une mauvaise affaire du fait qu'Air Canada, société de la Couronne, a acheté trop cher des actions de cette société.

Cela m'a intrigué. Je me suis demandé pourquoi toutes les autres sociétés comme CP Air, Nordair et Pacific Western se préoccupaient assez du public pour assister aux séances de la Commission canadienne des transports et s'opposer à l'achat par Air Canada, de 30 p. 100 des actions de Wardair. Ces compagnies aériennes font là un geste magnifique pour protéger les Canadiens de cette prétendue folie de la part d'Air Canada. Il est agréable de savoir que l'industrie privée se préoccupe du contribuable au point de se rendre exprès à la Commission canadienne des transports pour s'opposer à l'achat par Air Canada de 30 p. 100 des actions de Wardair. Je suis naïf de nature, mais pas tout à fait à ce point. Je ne pouvais tout simplement pas imaginer de grandes compagnies comme CP Air, Nordair et deux autres sociétés en train d'engager les meilleurs conseillers juridiques à Ottawa, à Toronto et dans l'Ouest, pendant des semaines d'audiences tout simplement pour protéger le contribuable canadien contre cette folle mesure prise par Air Canada.

Il me semble que cela doit cacher quelque chose de plus profond que la simple protection du contribuable moyen contre la folie d'Air Canada. Il serait agréable de croire que c'est là la vraie raison; cependant, lorsque vous consultez les témoignages, vous découvrez que cette question est secondaire et que ce n'est pas pour cette raison que ces compagnies de transport s'opposent à l'achat d'actions de Wardair envisagé par Air Canada. Leur opposition à cet achat était légitime. CP Air est certainement un orga-

Canadien National et Air Canada

nisme très légitime. Cette compagnie a concurrencé très honnêtement Air Canada et elle continue de le faire. Au cas où les honorables vis-à-vis auraient des idées de grandeur, je leur dirai de ne pas se méprendre au sujet de CP Air. J'ai voyagé assez souvent par CP Air et l'expérience m'a plu autant qu'avec Air Canada. Je dirais même que la concurrence a amélioré la situation d'un bout à l'autre du Canada.

Je ne suis pas naïf au point de croire que CP Air a comparu devant la Commission canadienne des transports simplement pour protéger les dollars du contribuable alors qu'Air Canada se proposait d'acheter 30 p. 100 des actions de Wardair. Après lecture des cinq ou six volumes relatant les audiences, il est évident que CP Air, Nordair et Westernair craignaient qu'ensemble Air Canada et Wardair détiennent un monopole des vols nolisés. Le concept du groupe apparenté disparaît ou a déjà disparu et la façon dont les choses se dessinent n'est pas un secret pour l'industrie du transport aérien. Aujourd'hui, le voyageur cherche les transactions multiples, sinon dans l'intérêt financier, dans celui du confort. Chacun sait qu'il est inutile de parcourir la moitié du monde en avion si l'on ne peut se loger convenablement à l'arrivée.

Il est évident qu'Air Canada, CP Air et d'autres grandes sociétés de transport aérien se rendent compte qu'à l'avenir elles devront pouvoir offrir davantage aux voyageurs, notamment à ceux qui voyagent dans les endroits touristiques plutôt que dans les centres d'affaires. Le public veut plus qu'un simple voyage par avion. Il veut une transaction multiple.

Les témoignages devant la Commission canadienne des transports démontrent clairement que les raisonnements ou les préoccupations, fondés ou non, de CP Air et de Nordair laissent entendre qu'à l'avenir Wardair-Air Canada ensemble auraient le monopole de ce genre de vols dans l'industrie du transport aérien. Il y a peut-être là une préoccupation bien légitime qui n'a absolument rien à voir au fait que Air Canada paie peut-être trop cher la tranche de 30 p. 100 des actions de la société Wardair.

Je ne suis pas avocat, mais j'ai lu avec beaucoup d'envie les arguments présentés à la Commission canadienne des transports, car chacune des compagnies était fort bien représentée par des avocats, qui, de toute évidence, étaient tous spécialistes dans ce domaine. Toutefois, si la Commission a décidé d'approuver l'achat, par Air Canada, de 30 p. 100 des actions de Wardair, c'est parce qu'elle s'est rendu compte que si ce genre de fusion ne se produisait pas toute cette industrie canadienne était menacée de perdre un pourcentage de plus en plus grand de la clientèle.

Les statistiques démontrent que des 450,000 passagers de vols nolisés—c'est, je pense, le nom qu'il faut leur donner—qui ont voyagé entre le Canada et le Royaume-Uni, 52 p. 100 ont fait appel aux services de compagnies étrangères. Il s'agissait d'un pourcentage considérablement plus élevé que les années antérieures. Sur les 48 p. 100 de passagers voyageant à bord des appareils canadiens, Wardair a reçu 24 p. 100 de la clientèle, Air Canada 13 p. 100, CP Air 7 p. 100 et Pacific Western 4 p. 100. Quant à la British Caledonia et à la BOAC, elles en ont attiré 23 p. 100.

● (2020)

Il est donc prouvé que pour la Commission canadienne des transports l'association entre Wardair et Air Canada était souhaitable du point de vue national sinon nécessairement du point de vue de CPA ou de Northwestern ou de quelque autre compagnie aérienne canadienne. Cette asso-