

P11 (1)

ROBERT OBADIA

# Nationair

un succès assassiné

**LA VÉRITÉ!**

VAUGEOIS  
ÉDITEUR

## L'AVENIR DE LA CONCURRENCE

Les événements et les jeux de coulisse qui ont provoqué la fin de Nationair doivent attirer l'attention sur les ambiguïtés qui ont entouré les politiques gouvernementales sur la concurrence entre transporteurs aériens.

Sur le plan international, les apôtres des monopoles sont piégés car le jeu se jouant à l'échelle mondiale, entre transporteurs internationaux, les entreprises monopolistiques doivent s'incliner et accepter la concurrence féroce qui règne dans ce domaine. Quoique... avec l'invention du concept de «globalisation», les monopolistes tentent d'établir une mainmise sur le transporteur aérien à l'échelle planétaire. Mais en attendant que ces rêves d'hégémonie se réalisent, les consommateurs peuvent encore se payer des vols internationaux à des prix souvent bien inférieurs à ceux d'il y a quinze ans.

Pour équilibrer cette situation, financièrement insupportable pour eux, les vieux transporteurs ont pris en otage les usagers des vols domestiques, souvent avec la complicité des gouvernements. C'est particulièrement — et tristement — vrai au Canada où le gouvernement fédéral s'est fait le défenseur, parfois publiquement mais le plus souvent de façon occulte, de nos vieux transporteurs nationaux. Mais quelle que soit l'énergie avec laquelle les dirigeants et les hommes politiques essaient d'enterrer leurs têtes dans le sable, il existe des réali-

tés auxquelles il faudra tôt ou tard faire face. Tout d'abord, Air Canada et Canadien ne sont pas viables sous leur forme actuelle. Leurs coûts de production sont à la fois trop élevés et incompressibles. Leurs conventions collectives nécessiteraient une révision totale, où l'on ne parlerait pas de cinq pour cent de concessions mais de vingt, trente ou même quarante pour cent. Je sais toutefois par expérience que les syndicats préféreraient se faire hara-kiri. Coûts élevés et revenus à la baisse, dans une véritable économie de marché Air Canada et Canadien auraient déjà disparu...

Mais ce qui est encore plus difficile à faire admettre c'est que le Canada n'a pas besoin de ces deux transporteurs. La logique voudrait que l'on ouvre la porte toute grande à des transporteurs plus dynamiques, mieux gérés et plus efficaces qui n'auraient aucune difficulté à offrir des services de qualité supérieure à des prix inférieurs. Sur le plan international, Nationair en a amplement fait la preuve, ces transporteurs tiendraient la dragée haute aux transporteurs étrangers et développeraient des services vers des destinations ignorées ou délaissées par Air Canada et Canadien en raison de leur manque de dynamisme ou de leurs coûts d'exploitation élevés.

Je ne sais si en «haut lieu» on a — ou on a déjà eu — le courage de faire une telle analyse. Si tel est le cas, on s'est empressé de tout mettre en œuvre pour qu'un tel scénario, pourtant exaltant pour l'avenir de l'aviation canadienne, ne se réalise jamais.

Malgré la dérèglementation et malgré la privatisation d'Air Canada, le transport aérien est demeuré extrêmement politisé et cette politisation favorise nécessairement Air Canada

et Canadien. Cela peut se comprendre (la seule façon de maintenir Air Canada et Canadien en vie, à défaut de pouvoir les protéger sur les marchés internationaux, est de les protéger sur les marchés intérieurs.) Si une véritable concurrence était permise et si la loi sur la concurrence était appliquée dans toute sa rigueur, Air Canada et Canadien seraient en banqueroute en moins d'un an. Quelle vision d'apocalypse pour nos politiciens! Entendrait-on alors parler des emplois perdus, du rôle socio-économique du transport aérien et de toutes ces belles paroles qui justifient l'ouverture sélective des cordons de la bourse gouvernementale! Pourtant, en maintenant en vie à tout prix ces transporteurs, on prive le Canada d'un réseau de transporteurs aériens véritablement concurrentiels à l'échelle mondiale, et on force les usagers à déboursier un milliard de dollars par an en tarification excessive sur les vols domestiques. Que l'on imagine un instant le réinvestissement de ces économies potentielles dans des activités autrement productives que la perpétuation de la sous-productivité d'Air Canada et Canadien!

Soyons réalistes, ce n'est pas de Jean Corbeil qu'il fallait attendre le courage de la bonne gestion, c'est-à-dire de laisser Air Canada et Canadien seuls face à leurs problèmes et avec pour seul choix : maigrir ou mourir.

Mais il ne faut pas désespérer. Un jour, une nouvelle génération d'hommes politiques, pour qui l'aviation ne sera plus un mythe mais une simple activité commerciale, arrivera au pouvoir. La vraie dérèglementation sera alors mise en application, sans hypocrisie et sans protectionnisme occulte. Un jour, aussi, les consommateurs, fatigués de se faire exploiter par Air Canada et Canadien, se révolteront contre le système qui

permet à ceux-ci de maintenir des tarifs abusifs et d'évincer sans vergogne les transporteurs capables de pratiquer des tarifs raisonnables. Ce jour-là, l'aviation commerciale canadienne aura atteint sa vraie maturité et on comprendra alors le rôle de pionnier joué par Nationair.

### DURE LEÇON... QUE JE RETIENS!

Nationair pionnier, mais aussi Nationair école. Car, je le dis avec fierté, Nationair a été une extraordinaire école pour des centaines d'employés dans toutes les branches d'activités. Nationair a permis le développement d'une expérience professionnelle sans précédent dans l'histoire de l'aviation commerciale canadienne; certains employés qui avaient fait des carrières de vingt ou vingt-cinq ans chez Air Canada m'ont dit avoir plus appris en douze mois chez Nationair qu'en douze ans chez Air Canada.

Mais, moi aussi j'ai beaucoup appris. Et j'ai surtout appris par mes erreurs. Je n'hésite pas à le dire : par mes erreurs, j'ai préparé le terrain aux assassins de Nationair. Quelles ont été ces erreurs?

Tout d'abord celle de croire que la compétence est une condition suffisante pour réussir. J'ai appris maintenant que si cette condition est nécessaire, elle n'est pas suffisante : elle devient insuffisante quand le succès commence à déranger. À ce moment-là, doit entrer en jeu un élément auquel l'ingénieur que je suis était étranger : la manipulation. En clair, c'est la capacité d'influencer les intervenants extérieurs pour leur faire dire ou faire, ce qui vous convient à vous. Plus prosaïquement, on dirait : faire de la politique. Dans un domaine aussi visi-