

1994-4

Le 17 mars 1994

Monsieur Serge Lebrun, professeur
Institut Maritime du Québec
Cégep de Rimouski
53, rue St-Germain ouest
Rimouski (Québec)
G5L 4B4

Monsieur Lebrun,

Je vous fais parvenir les documents et l'information de base concernant le dossier des tarifs aériens. Ceci devrait vous permettre de mieux apprécier les aspects que la Chambre de commerce aimerait voir développer dans le cadre de la présentation de son mémoire au ministre fédéral des transports.

Plusieurs des affirmations énoncées peuvent être discutées, écartées ou étayées de statistiques ou d'informations complémentaires pour en faciliter la perception par le ministre.

Au plaisir de vous reparler pour le suivi, recevez, Monsieur Lebrun, mes salutations distinguées.



Pierre Breton
Chambre de commerce de Baie-Comeau

SUGGESTIONS ET COMMENTAIRES

Des suggestions et commentaires concernant l'élaboration d'un mémoire sur les tarifs aériens en région présenté par les Chambres de commerce régionales du Québec au Ministre fédéral des transports.

Voici donc la perception qu'ont les hommes d'affaires de Baie-Comeau du transport aérien régional. Les prix ont augmenté entre novembre 89 et septembre 93 de 40 %, l'achalandage des principaux aéroports régionaux pour la même période a diminué de 20 % à 30 % selon les aéroports. Les transporteurs régionaux font peu ou pas de profit et ils accroissent les services. Il nous apparaît que les principaux paramètres sur lesquels les transporteurs peuvent agir pour augmenter leur achalandage et pour augmenter leur profit ne sont pas utilisés. En fait, la concurrence au niveau des tarifs aériens n'existe pas actuellement et la tendance au niveau des services tend vers l'uniformisation entre les transporteurs.

Les gens d'affaires n'acceptent pas de devoir payer des tarifs aussi élevés pour plusieurs raisons :

le transport aérien en région devrait être un outil de développement économique très important pour les régions. Cependant aux tarifs actuels, les hommes d'affaires ont délaissés ce mode de transport souvent au détriment de leur croissance. Les PME qui sont les principaux générateurs d'emplois dans l'économie actuelle des régions sont de moins en moins en mesure de rencontrer leur fournisseurs des grands centres, et vice versa. Cette situation amène une stagnation économique en grande partie imputable aux difficultés de déplacement vers les grands centres.

Des hommes d'affaires qui souvent devraient se déplacer rapidement vers les grands centres sont les premiers pénalisés par ces tarifs alors qu'ils observent que la partie la plus importante des passagers utilisant des vols régionaux est composée de passagers dont les billets sont payés par des organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux.

Cette situation doit être associée au phénomène de "fidélisation" de la clientèle crée par la politique des "points bonis" des transporteurs nationaux. Cette fidélisation, en région est faite nettement au détriment des gouvernements qui paient très cher leurs transports 1) parce qu'il n'y a pas de véritable concurrence 2) parce que les points bonis que leurs employés accumulent sont payés par l'ensemble des contribuables 3) parce que le phénomène des points bonis ne peut à la longue qu'accroître l'utilisation des services aériens par des personnes autres que les véritables payeurs de billets.

Dans ce contexte les dépenses gouvernementales qui sont déjà excessives, eu égard aux déficits énormes que nous connaissons, sont accrues :

- 1) par cet incitatif à se payer des vacances au frais de l'employeur.
- 2) par des tarifs excessifs des transporteurs régionaux, occasionnés par l'absence de concurrence sur les prix, par des conventions trop onéreuses et par des structures mal adaptées aux impératifs d'un milieu concurrentiel.
- 3) par la stagnation économique engendrée par la diminution des échanges d'affaires entre les régions et le centre.
- 4) par le poids fiscal que représentent les deux transporteurs nationaux dans leur état actuel qui cumulent dettes, déficits et abattements fiscaux.

Cette situation commence à peser très lourd sur les épaules des contribuables.

Les hommes d'affaires des régions souhaitent sensibiliser le ministre au fait que l'économie d'un pays ne peut se développer que par des liens étroits et constructifs entre les grands centres du pays et les régions. La situation actuelle en est une où l'homme d'affaire est paralysé par des barrières tarifaires créées par les transporteurs eux-même alors que le tourisme d'exportation est favorisé.

Or le tourisme exporte les capitaux et l'économie alors que l'homme d'affaire développe l'économie et crée l'emploi et la richesse collective. Les régions sont un élément incontournable d'une saine reprise économique au pays et les barrières de communications élevées par les transporteurs aériens nationaux doivent en conséquence être levées.

A proposer : 1) favoriser l'émergence de transporteurs régionaux originants des régions qui puissent se développer sans des politiques de "fidélisation" qui en définitive coûtent très chers aux compagnies aériennes elle-même,¹ aux gouvernements et aux gens d'affaires.

2) Établir des mécanismes de nature à rétablir une véritable concurrence entre les transporteurs.

¹ Propos tenus par M. Chiasson d'Air Alliance lors d'une rencontre tenue à Québec le 21 janvier 1994 avec la Chambre de commerce de Baie-Comeau et de Sept-Iles.

² Propos tenus par M. Gilles Dagenais d'Inter Candien lors d'une rencontre tenue à Montréal le 11 février 1994 avec la Chambre de commerce de Baie-Comeau.

3) S'assurer que les politiques de fidélisation si elles ne peuvent être abolies 1) n'entravent pas une véritable concurrence, 2) ne puissent s'appliquer qu'au payeur véritable du billet soit l'employeur du voyageur dans plusieurs cas.

Les effets de la Loi Nationale des Transports de 1988 sont une catastrophe pour les régions et puisque la loi n'a pas atteint ses objectifs, elle devrait être corrigée et révisée de manière à atteindre ses objectifs.

PISTES DE DÉVELOPPEMENT

- 1) Les hommes d'affaires développent l'emploi, la richesse collective et l'économie globale. Les bilans touristiques du Canada sont négatifs, en conséquence le tourisme globalement diminue la richesse collective au profit des destinations touristiques hors pays. Les effets de la mondialisation des marchés aériens risquent de coûter cher à l'économie Canadienne.
- 2) Tenter de bien cerner pourquoi les transporteurs nationaux ont choisi de répondre à la déréglementation en se portant acquéreur des transporteurs régionaux en développant de nouveaux transporteurs régionaux? S'agissait-il de développer leur bassin de clientèle captive à partir de laquelle les revenus générés par des tarifs élevés pourraient compenser les contraintes d'une concurrence accentuée sur les marchés internationaux.
- 3) Bien développer les motivations des transporteurs régionaux concernant la "Sur capacité "artificielle"?"
- 4) Que diraient les transporteurs aériens si demain les compagnies de location de véhicules ou les restaurants ajoutaient un 10 % de frais sur les repas servis à leurs employés ou sur les véhicules loués par leurs employés pour le remettre sous forme de bon d'achat personnel à leurs employés? Ou si à toutes les fois que les avions font le plein une surcharge de 10 % était remise au pilote et à l'équipage pour les fidéliser?
- 5) Les objectifs principaux des 2 transporteurs régionaux sont:
 - Amener de l'achalandage au transporteur national
 - Faire des profits
 - Travailler avec un personnel satisfait de ses conditions

Re. rencontre avec Chambre de commerce de Baie-Comeau, la Chambre de commerce de Sept-Iles et les dirigeants d'Air Alliance le 21 janvier 94 à Québec.

Re. rencontre entre les représentants d'Inter Canadien et les représentants de la Chambre de commerce de Baie-Comeau, le Commissariat Industriel de Baie-Comeau le 11 février 94 à Montréal.

Contrairement aux objectifs des transporteurs actuels qui ne sont pas compatibles avec les impératifs du développement économique des régions, mais considérons que des transporteurs d'origine régionale pourraient :

- 1) mieux contrôler leur coûts

- 2) permettre l'établissement d'un bon rapport qualité prix par l'utilisation d'avions mieux adaptés et l'implantation d'horaires correspondants aux besoins de la clientèle
 - 3) prioriser la satisfaction du client
 - 4) agir en concertation avec les régions dans les grands dossiers reliés au développement régional
- 6) Les taxes. Le poids croissant des taxes sur une clientèle en diminution amène une remise en question de plusieurs infrastructures aéroportuaires. Cette situation amène chez Transport Canada une démarche pour céder les aéroports à des agents locaux. L'augmentation des taxes depuis quelques années et la philosophie de la loi de faire payer les usagers peut-être très difficile à supporter pour certaines régions.
- 7) Fidélisations versus émergence de transporteur d'origine régionale.
- Les politiques actuels des transporteurs régionaux dans leur tentative de fidéliser leur clientèle empêche l'émergence de transporteurs régionaux qui puissent exercer une véritable concurrence.
- % de passagers avec tiers-payeur
 - à armes égales, le régional est très désavantagé par les points bonis
- 8) Lourdeur et mésadaptation des transporteurs dans les structures actuelles.
- Incapacité à l'innovation.
- 9) Bien développer : Absence de concurrence.
- 10) Bien que tous savent que le ridicule ne tue pas, pourquoi se fait on offrir à Baie-Comeau un billet aller-retour pour Miami à 473 \$ par Inter Canadien alors que le prix de l'aller retour à Montréal est de 552 \$.