1995-2

PORTS ET AÉROPORTS, ACHALANDAGE ET CONCURRENCE

Mémoire présenté au Comité permanent
des transports aux Communes

présenté par
La Chambre de commerce de Baie-Comeau

à Mont-Joli

Le mercredi, 15 février 1995

INTRODUCTION

Dans le cadre de sa démarche entreprise, il y a bientôt deux ans, avec les autres Chambres de commerce des régions du Québec, pour ramener les taux des billets d'avion à des niveaux acceptables, la Chambre de Commerce de Baie-Comeau souhaite réagir à la politique nationale des aéroports du Ministre des Transports.

Nous avons soulevé plusieurs questions dans un mémoire sur "La situation du transport aérien intérieur au Canada" présenté au Ministre des Transports le 17 novembre dernier. Nos observations nous ont permis de constater que :

- 1) La concurrence dans le domaine des transports aériens intérieurs est virtuellement absente.

- 2) Les deux grands transporteurs canadiens ont joui depuis la déréglementation des politiques protectionnistes constantes du gouvernement fédéral qui se sont traduites entre autres par des garanties de prêts pour compenser la mauvaise gestion de ces entreprises et pour leur permettre indirectement de financer la création du duopole de transporteurs aériens sur tout le territoire. Ces constatations tendent à contredire les croyances selon lesquelles la récession et l'achat de nouveaux appareils seraient les principaux responsables de la situation.

Ces politiques protectionnistes se poursuivent aujourd'hui et amènent de plus en plus de contraintes aux économies régionales dont les accroissements du prix des billets d'avion et la chute d'achalandage dans nos aéroports.

Dans le contexte des politiques protectionnistes du gouvernement fédéral la PNA s'ajoute aux contraintes actuelles sur les économies déjà fragilisées des régions.

Sans l'utilisation de la véritable concurrence et la cessation des politiques protectionnistes, la Chambre de commerce de Baie-Comeau considère que la séparation du réseau d'aéroports en deux groupes, les aéroports profitables du réseau RNA et les aéroports déficitaires des régions, ne pourra à court terme qu'appauvrir davantage les régions. La même argumentation tient pour la nouvelle politique des ports.

L'AÉROPORT

Afin de nous situer dans ce contexte de monopole de transport aérien et de cession des aéroports, il est important de préciser que la concurrence ou la soumission aux pressions du marché pour un secteur économique donné amène inévitablement une diminution des tarifs et une augmentation de l'achalandage. Or, l'effet inverse est tout aussi vrai, et la création d'un duopole soutenu par des politiques protectionnistes amène pour les citoyens des régions du pays un accroissement important des tarifs lequel associé à un accroissement des taxes provoque une chute dramatique de l'achalandage de nos aéroports régionaux. Cette "chute dramatique d'achalandage" appelée "surcapacité" dans le document intitulé Politique Nationale des Aéroports (PNA) (p. 1, 1^{er} para.) est donc principalement l'effet des politiques protectionnistes du gouvernement fédéral envers les transporteurs.

Pour bien imaginer cette absence de concurrence, on doit se reporter au mémoire du regroupement des Chambres de Commerces des régions, au graphique 5 de la page 24, (Annexe 1). On y note une diminution de 33 % des passagers dans les aéroports des régions du Québec depuis la déréglementation. Cette diminution est un effet direct de l'accroissement des tarifs et des taxes sur les billets d'avion de 81 % en 5 ans alors que l'IPC transport pour la même période était de 14 %.

Malheureusement, cette politique de soutien des transporteurs est nettement priorisée par la PNA au détriment des économies régionales (p. 2 PNA).

"Un défi fondamental, toutefois consiste à remplacer le régime de transport actuel par un réseau national de transport intégré et

abordable axé sur la sécurité, la fiabilité et l'efficacité qui vise la création d'entreprises solides et viables dans tous les modes".¹

Telle qu'énoncée, cette phrase semble indiquer que le bien-être des compagnies de transport restera pour le Ministre la priorité, alors de la loi nationale des transports demande clairement la mise en place d'une vraie concurrence entre et dans tous les modes de transport.

"Vingt ans plus tard, la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LNT 87) privilégiait résolument les forces du marché, au détriment de la réglementation, comme principal facteur d'influence. Fini le temps où la loi n'autorisait la concurrence qu'entre les modes. La LNT 1987 a tenté de forger une nouvelle dynamique commerciale, et d'offrir ainsi le meilleur service au meilleur prix possible aux expéditeurs et voyageurs, en favorisant la concurrence entre transporteurs du même mode". (Re: La concurrence dans les transports. Rapport de la Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux, vol. 1, page 158)

La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux constate aussi la situation précaire du service de transport aérien intérieur au Canada concernant les services aériens nationaux.

¹ Souligné par nous

"Le marché des services aériens voyageurs est aujourd'hui dominé par le duopole d'Air Canada et de Canadien International. Ces sociétés accaparent avec leurs filiales plus de 90 p. 100 du marché des services réguliers et au moins 25 p. 100 de celui des vols nolisés. Étant donné la force que donnent les programmes pour grands voyageurs et les systèmes de réservation informatisés aux transporteurs en place et la domination que ceux-ci exercent sur les principaux marchés, la perspective que de nouveaux entrants s'établissent à l'intérieur du système peut paraître douteuse.

Le comportement du duopole a amené des défauts d'efficience sous forme de capacité excédentaire et de prix plus élevés pour les voyages intérieurs. L'avenir des transporteurs et, partant, la concurrence sur le marché intérieur, sont menacés. Nous pensons que le gouvernement devrait concentrer ses efforts sur le maintien de la concurrence et de choix pour les consommateurs. Nous reconnaissons que cela exigera certains choix difficiles". (Re: La concurrence dans les transports. Rapport de la Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux, vol. 1, page 130)

Rien, jusqu'à maintenant ne semble démontrer l'intention du Ministre de solutionner ce problème qui est un résultat direct des politiques protectionnistes du gouvernement.

Concernant la concurrence, deux commissions importantes sont arrivées aux mêmes conclusions.

- 1) Nous croyons donc qu'il faut modifier la Loi sur les transports nationaux en vue d'encourager davantage encore la concurrence et réduire l'intervention de l'État qui devrait se cantonner dans un rôle de catalyseur et de garant de la sécurité et de l'accessibilité.

En résumé, les pouvoirs publics doivent se donner une politique canadienne des transports dont l'objectif premier sera d'assurer un transport économique, efficace et sûr. À défaut, comme on nous l'a rappelé lors de nos audiences, on risque de «compromettre la compétitivité et la prospérité future du Canada»². (La Concurrence dans les transports. Rapport de la Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux, vol. 1, page 158)

- 2) Rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada.

"Les transporteurs de voyageurs devraient être exposés à la concurrence et aux pressions du marché de façon à devoir réagir aux préférences des consommateurs et à réduire leurs coûts, à améliorer l'efficacité et à répercuter les économies qui en résultent sur les voyageurs.

Nous recommandons:

- . Que la concurrence et les forces du marché soient les principaux déterminants de services de transport viables et efficients".

Recommandation 4.5(Re: "DIRECTIONS" Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, p.16).

La situation actuelle de non concurrence dans le transport aérien intérieur pèse lourd sur les économies régionales. Malheureusement, le contrôle de l'offre qu'exercent les deux transporteurs aériens ne peut se maintenir sans continuer d'affecter gravement l'achalandage de nos aéroports régionaux. Nos consultations auprès des instances responsables de la concurrence au Canada nous ont appris que la Loi sur la concurrence était à peu près inefficace pour régler ces problèmes. En effet, on parle de "parallélisme conscient" pour justifier les grilles tarifaires des deux transporteurs qui sont augmentées au même moment et on n'a rien pour baliser la notion de "prix d'éviction" que les transporteurs utilisent pour tuer toute concurrence éventuelle.

En deux mots, la Loi sur la concurrence n'a pas de dent..

"The Competition Act predatory pricing and abuse of dominance provisions appear at present procedurally inadequate to deal effectively with this problem in the transportation sector" (Competition in transportation, vol. 11, p. 189).

Ces deux importantes commissions d'enquête sur les transports au Canada ont clairement recommandé au Ministre

d'installer une vraie concurrence dans les transports. Nous souhaitons, à la Chambre de Commerce de Baie-Comeau recommander au Ministre, à l'instar de ces deux commissions et du regroupement des Chambres de Commerces des régions du Québec ayant un aéroport régional que la concurrence pleine et entière soit installée dans le transport aérien intérieur au Canada et que le gouvernement abroge toute réglementation protectionniste dans ce domaine.

Nous croyons que dans un contexte de concurrence et de taxation normale, la prise en charge des infrastructures de transports et des aéroports en particulier, pourraient devenir pour les régions des instruments de développement privilégiés, cependant, sans ce prérequis, les économies régionales et partant l'économie nationale s'affaibliront davantage.

LES PORTS

La Chambre de Commerce considère que le port de Baie-Comeau est une infrastructure essentielle au développement économique de sa communauté.

Cependant, sa prise en charge appelle un programme de soutien aux infrastructures au même titre que le programme PAIA des aéroports.

Les grandes entreprises de Baie-Comeau utilisent de plus en plus le train comme moyen de transport de leurs marchandises, or, malgré les récentes améliorations, les besoins d'entreposage par wagons sur le quai n'ont pas été considérés et cette lacune nuit à son utilisation. Nous considérons qu'il serait opportun que des agents de Ports et Havre Canada évaluent avec nos entreprises l'opportunité de faciliter l'inter modalité.

Enfin, la Chambre souhaite que la tarification qui sera liée à l'utilisation du quai soit ramenée à des niveaux concurrentiels. Les taux actuels dissuadent l'utilisation de cette infrastructure par nos entreprises.

De plus, Monsieur le Président nous souhaitons une fois de plus que cessent les subventions au réseau ferroviaire de l'ouest. Ces subventions maintiennent des tarifs artificiellement bas dans l'ouest qui nuisent au développement du transport sur la voie maritime du Saint-Laurent. Nous souhaitons donc que dans ce domaine aussi, les politiques

protectionnistes cessent et que la concurrence s'installe entre les modes de transport et entre les transporteurs du même mode.

Dans ce nouveau contexte de concurrence, la prise en charge par notre communauté de ces installations permettra de maintenir et d'accroître notre potentiel économique.

LES POLITIQUES PROTECTIONNISTES ET LEUR PRIX

Le Québec paie particulièrement cher les effets de ces politiques protectionnistes. En plus de payer trois fois plus cher du mille ses déplacements internes que si ces mêmes déplacements étaient transfrontaliers ², les citoyens québécois ont à effectuer vers leur région des déplacements beaucoup plus long que dans la majorité des autres provinces. En effet, les transporteurs ont choisi de développer leur réseau en utilisant la technique américaine du (pivot-rayon) où l'aéroport de Montréal est le centre de leurs opérations (aéroport pivot). Cette technique de gestion à l'américaine coûte cher au régions du Québec puisque le pivot qui devrait être au centre de la région desservie est complètement décentré géographiquement. En effet si nous considérons le Québec comme un vaste triangle le centre des opérations aériens est situé à l'extrémité sud-ouest de ce triangle et amène des trajets très longs à chaque déplacement dans les régions.

Aux tarifs que nous connaissons, les effets sur l'économie sont clairs, les hommes d'affaires et les développeurs de l'économie régionale diminuent ou cessent leur déplacement vers les grands centres et ce au détriment même des économies régionales, des économies des grands centres et finalement de l'économie du pays entier.

Cette situation démontre bien l'incongruité de l'application en territoire canadien de cette technique de gestion (pivot-rayon). Cependant dans un marché protégé et non concurrentiel les transporteurs ignorent cette réalité alors que les voyageurs eux la paient chèrement.

²Mémoire des Chambres de commerce , page 18

Ces coûts pour l'économie du pays ne se limitent pas à la diminution des échanges entre les régions du pays puisque outre les coûts des subventions directes et indirectes dont le document sur la PNA fait part, on doit aussi considérer les coûts pour les contribuables:

- 1) Déplacement des agents gouvernementaux et paragouvernementaux à des coûts nettement plus élevés que dans un marché concurrentiel.
- 2) Les politiques protectionnistes encouragent la médiocrité dans la gestion des transporteurs et nuit aussi à l'efficience. En effet n'étant pas soumis aux lois du marché, ceux-ci n'hésitent pas à développer des programmes (ex.: fidélisation , points bonis) qui coûtent cher à l'ensemble des utilisateurs du réseau, et qui sont l'antithèse d'un environnement concurrentiel et efficient on le contrôle des coûts et le rapport qualité-prix priment sur les gratifications sélectives qui augmentent les prix sans que les consommateurs n'aient de choix.
- 3) Les politiques tarifaires malsaines pour l'économie du pays sont mises en place(Re: Surtarification et surtaxation des gens d'affaires sous-tarifications et sous-taxation des vacanciers). De plus, le réseau d'influence privilégié que les transporteurs ont développé auprès de certains ministères leur permet d'utiliser la taxation des contribuables pour concurrencer les autres modes de transport(Re: Projet de loi C32)

4) Les subventions secrètes aux transporteurs.

Les transporteurs ont signé dans le passé des ententes secrètes de rabais avec les grands utilisateurs de transport aérien, en particulier pour le déplacement des agents gouvernementaux et paragouvernementaux. Ces politiques préférentielles secrètes n'ont pas été renouvelées fin 94 et ceci signifie que les gouvernements et donc les contribuables devront payer le prix total des déplacements aériens de leurs fonctionnaires. Il s'agit d'une subvention détournée d'environ 25% du coût total des frais de transport. Ce type de subvention passive est la plus récente conséquence pour les contribuables des politiques protectionnistes du gouvernement fédéral.

CONCLUSION

Force est de reconnaître que depuis sept ans, les gouvernements successifs, ont multiplié les réglementations qui ont eu pour effet d'annuler le sens même de la déréglementation dans le marché intérieur. Ces politiques fédérales dans les modes de transports comme le train ou l'avion entre autres, ont permis l'émergence de duopoles ou de monopoles de transport qui ont choisi d'utiliser le marché intérieur, et en particulier les citoyens des régions comme source de revenus pour accroître leur compétitivité sur les marchés internationaux. Cette attitude protectionniste du gouvernement a amené des augmentations tarifaires et des chutes d'achalandage telles que le gouvernement fédéral n'est plus en mesure de soutenir les infrastructures de transports désaffectées suite à ses propres politiques protectionnistes.

Les affirmations selon lesquelles la déréglementation, la récession, l'installation de la concurrence coûtent cher à nos transporteurs, ne tiennent pas à l'analyse. En effet, de mauvaises décisions administratives des transporteurs associées à la mise en place du duopole au pays par le rachat des transporteurs régionaux est plutôt responsable des tarifs actuels et donc de la baisse d'achalandage dans nos aéroports.

Dans ce contexte, la PNA, telle que recommandée par le Ministre ne peut avoir de véritable sens que si le gouvernement accepte de mettre en oeuvre véritablement la déréglementation dans le transport aérien par l'installation d'une concurrence pleine et entière et particulièrement en appliquant les recommandations des organismes suivants :

- 1) Les recommandations concernant la concurrence de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada;
- 2) La recommandation concernant la concurrence de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux;
- 3) La recommandation concernant la concurrence du regroupement des Chambres de Commerces des régions du Québec disposait d'un aéroport régional sur leur territoire.

Ce geste du Ministre aura pour effet d'amener les fruits de la concurrence, soit une diminution des tarifs et un accroissement de la clientèle. Dès lors, la prise en charge par les régions des infrastructures de transport et des aéroports en particulier pourra se faire avec enthousiasme et ne pourra pas être perçue comme une démission du Ministre face aux coûts croissants engendrés par les politiques protectionnistes. Nous souhaitons pouvoir percevoir le Ministre des transport d'abord comme le Ministre des citoyens canadiens avant d'être le Ministre des transporteurs et bien que nous reconnaissons que le réalignement des politiques fédérales soit une démarche difficile, elle est la seule viable...