

~~2002-3~~
2003-1

Baie-Comeau, le 21 mars 2003

L'Honorable David Collenette,
Ministre des Transports du Canada

Par courriel : « Minister of Transport » MINTC@tc.gc.ca

Monsieur le ministre,

Suite à l'annonce récente des difficultés financières d'Air Canada et à la veille d'une restructuration de ses activités ,je vous transmet quelques commentaires sur la problématique de transport aérien dans les régions éloignées, plus particulièrement dans la région Côte-Nord. L'avenir d'un grand nombre de collectivités dépendantes du transport aérien est intimement lié au rétablissement d'un réseau de transport aérien pour les canadiens plutôt que la poursuite d'un modèle de desserte pour assurer la rentabilité d'un transporteur et visant d'abord à « alimenter » des réseaux de transporteurs internationaux. La perception exposée ici de la problématique et de ses solutions est celle qu'il y a déjà 10 ans les Chambres de Commerces des régions du Québec éloignées des grands centres ont transmis à plusieurs reprises au Comité permanent des Transports à Ottawa, à Mont-Joli et au comité Permanent des Finances. Malheureusement à l'époque ,le gouvernement était sur le point de signer l'entente « Ciel Ouvert » avec les Etats-Unis . Les régions éloignées du pays doivent retrouver l'accès à un réseau de transport aérien sécuritaire, efficient et abordable, et cet objectif ne peut être atteint qu'en acceptant que le monopole national redevienne ce qu'il était, un transporteur transfrontalier et international d'abord. La desserte régional devrait être assurée par des transporteurs indépendants qui ne soient pas soumis d'office aux contraintes et aux coûts élevés générés par les transporteurs en réseau. Contrairement à la croyance véhiculée par le monopole, à l'effet que ses problèmes découlent des événements du 11 septembre et de la guerre en Irak, la plupart des analystes reconnaissent que les problèmes de fond de l'industrie existaient avant le 11 septembre et que les événements récents n'ont fait qu'agir comme révélateurs. Dans les régions , nous avons observé attentivement le comportement du monopole depuis plusieurs années et nous croyons sincèrement que dans le futur, toute politique fédérale en matière de transport aérien domestique devrait prendre en considération les attentes et les besoins des canadiens des collectivités dépendantes du transport aérien domestique au même titre que les attentes d'Air Canada.

L'absurdité du modèle " à l'américaine " au Canada : transporteurs en réseau et desserte en étoile(hub and spokes) .

Lors de la dérèglementation ,l'engouement soudain du gouvernement canadien et du duopole , pour le modèle de desserte à l'américaine qui consiste à concentrer tous les vols du pays dans un aéroport central(Toronto) faisant des autres aéroports des aéroports plus ou moins satellites selon leur importance s'est rapidement avéré une absurdité.

En effet, sa mise en place a nécessité la nomination de présidents américains

pour diriger les destinées du porte-étendard national Air Canada. Aucun canadien connaissant sa géographie et les réalités socio-économiques de son pays ne pouvait adhérer à un modèle de desserte aussi centralisateur .

80% de la population canadienne vit sur un mince ruban d'à peine 150 km sur une longueur dans l'axe est-ouest de plusieurs milliers de kilomètres le long de la frontière étatsunienne. Il n'y a donc pas de desserte en étoile facilement possible au Canada , la configuration du territoire ne le permet pas. D'autre part sur le plan socio-économique, le Canada a une population représentant à peine 10% de celle de nos voisins, qui est répartie sur un territoire plus grand que les Etats-Unis. Finalement, le pouvoir d'achat des canadiens est nettement inférieur à celui de nos voisins du sud. En conséquence , l'application du modèle américain ne pouvait qu'avorter à moins que le gouvernement canadien, en légiférant , puisse le subventionner indirectement. La conséquence apparente de l'application de ce modèle , vu de Toronto ou même de Montréal ne semblait apporter que des bienfaits. Jamais l'aéroport Pearson n'avait vu autant de passager transiter, ainsi pour Montréal et Vancouver. Les décideurs gouvernementaux, souvent originaires du centre du pays ont souhaité encourager ce modèle sans mesurer les conséquences dans les régions dépendantes du transport aérien domestique. Les régions éloignées du Canada étant beaucoup plus éloignées des grands centres que sont Toronto et Montréal que ne le sont les régions américaines qui sur tout le territoire disposent à distance raisonnable de grandes zones urbanisées. Finalement, le réseau ferroviaire canadien est limité et ne représente pas une alternative de transport intérieur vers les régions périphériques . Seuls les grands centres disposent de l'alternative ferroviaire.

La première étape de l'implantation du modèle a visé l'appropriation ou la création de transporteurs régionaux qui furent intégrés au réseau des transporteurs nationaux. Par la suite , ceux-ci ont amorcé une période de consolidation des marchés régionaux devenus captifs par une sursaturation des liaisons (augmentation exagérée des vols vers les régions) qui visait à faire disparaître tous les transporteurs régionaux non affiliés .

Simultanément, les deux compagnies ont appliqué une politique de " mimétisme tarifaire " associé à des augmentations tarifaires plusieurs fois supérieures à l'augmentation du coût de la vie , qui rendait de facto inopérante la concurrence sur les tarifs entre les deux compagnies . Ce mimétisme a permis au quasi-monopole de cibler les concurrents éventuels pour les évincer du marché. Lorsque les marchés domestiques ont été contrôlés, les deux transporteurs ont commencé dès 1992 , leur vocation d' « alimenteur » de réseau. Les liens étroits développés par les transporteurs en réseau avec l'industrie touristique ont transformé ceux-ci en partenaires de l'industrie touristique et transporteur de clientèle d'affaire plus fortunée. Les passagers indésirables deviennent les passagers domestiques qui se déplacent à des fins personnelles à l'intérieur du pays pour obtenir des soins de santé non disponibles dans les petites collectivités, les services d'éducation et de formation ou simplement pour des rencontres familiales, décès ou maladie dans la famille et autre. Ces passagers devenus persona non grata sur les ailes du monopole sont donc évincés par des tarifs inabordables qui ont augmentés de près de 240% depuis la dérèglementation. Ainsi , alors qu'un aller simple en classe économique Y Baie-Comeau-Montréal passait de \$179 en 1988 , à \$425 en 2002 , le gouvernement fédéral ajoutait la TPS aux passagers des régions, les frais divers Nav-Canada sécurité, taxes d'aéroports qui représentent aujourd'hui près de \$75 de plus à ajouter au tarif économique Y , portant ainsi le coût du billet aller seulement à \$550. Pendant que les prix des billets augmentaient 10 fois plus rapidement que l'inflation pendant la décennie 90 , le duopole instaurait le tarif Z ou tarif vacances dès 1992. Ce tarif était d'environ 70% inférieur au tarif économique de

base (Y) et n'a jamais été augmenté pendant 10 ans alors que les autres classes tarifaires étaient augmentées régulièrement¹. En conséquence de cette segmentation des marchés le passager canadien qui se rendait dépenser son budget vacances hors du pays jouissait de tarifs nettement inférieurs alors que les passagers domestiques se déplaçant seulement à l'intérieur du pays étaient surtarifés. Déjà ce phénomène avait été souligné dans le rapport de 1993 de la Commission d'examen de la Loi Nationale des Transports

*« Tant que les coûts unitaires des grands transporteurs canadiens ne seront pas plus proche des chiffres américains, il est probable que les premiers ne seront pas compétitifs sur les liaisons transfrontalières et de nombreuses lignes internationales et seront contraints de subventionner horizontalement ces dernières au moyen de tarifs élevés sur les lignes intérieures. »*²

□

Air Canada doit " alimenter " son réseau des passagers susceptibles d'améliorer sa rentabilité, ceux qui voyagent plus loin (les aliments du réseau) et ceux pour qui le prix n'a pas d'importance puisque payé par l'employeur, grandes entreprises ou gouvernements. Le passager cible des réseaux doit donc voyager loin pour fin de loisir principalement et d'affaires. S'il voyage par affaires, il accumulera des avantages de fidélisation qui pourront lui permettre de voyager sans frais sur les vols du monopole et ainsi aller lui-aussi « alimenter » le réseau de transporteurs et l'industrie touristique hors-pays lorsqu'il aura à se déplacer pour prendre ses vacances personnelles..

Dès lors vivre en région au Canada est devenu plus difficile puisque le duopole puis le monopole ont écarté les indésirables voyageant à des fins personnelles par des tarifs dissuasifs. De plus ils ont mis en place des politiques prédatrices qui ont empêché du moins dans l'est du pays l'émergence d'une saine concurrence. Ces politiques prédatrices sont bien connues et lui ont permis dans les dernières années de faire disparaître de nombreux concurrents potentiels. Dans le contexte de mondialisation, Air Canada a choisi le monde et a tourné délibérément le dos à sa clientèle de base : les passagers domestiques " personnels ". En faisant ce choix, le monopole a voulu contrôler la demande aux seules fins de satisfaire son réseau de transporteurs et d'entreprises touristiques. Le marché, " la main invisible ", est intervenue en encourageant l'émergence de transporteurs " à bas prix " qu'il serait sans doute plus juste de qualifier de transporteurs à vrai prix. Ce phénomène de transporteur à bas prix n'est pas unique au Canada, puisque les transporteurs en réseaux arrivent difficilement partout dans le monde à subir la concurrence de ces vrais transporteurs qui ont choisi de rendre aux passagers domestiques le transport aérien malgré la propension naturelle des gouvernements à investir et à légiférer pour protéger les porte-étendards nationaux.

L'alternative du marché, le transporteur à vrai prix.

Partout dans le monde, cette sélection des clientèles par les transporteurs en réseau a généré l'émergence de transporteurs à vrai prix. Ces transporteurs évitent d'utiliser les coûteux aéroports centraux des réseaux, ils évitent les

¹ Il est à noter que ce tarif est disparu à l'automne 2002 pour être remplacé au Québec par une entente avec le gouvernement du Québec qui, sans ajouter de sièges, offre des tarifs plus acceptables pour tous ceux qui peuvent accéder à ces tarifs. Cependant, sans ajout de sièges, cette entente n'a pour effet que de consolider le monopole en empêchant l'émergence de transporteurs régionaux indépendants du monopole et dédiés à leur clientèle. Plus aucun fonctionnaire québécois n'est autorisé à voyager sur les ailes d'un transporteur indépendant. Hors du monopole, point de salut!

² Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux, La concurrence dans les transports, sous-titré Regard sur la politique et la législation, volume 1, Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1993, p.130;

politiques de fidélisation qui sont responsables de la hausse du prix des billets d'avion, ils s'appliquent à faire ce qu'un transporteur aérien devrait toujours faire, transporter des passagers d'un point à l'autre sans autres préoccupations que de satisfaire sa clientèle en offrant le meilleur rapport qualité-prix possible. Alors que les transporteurs en réseaux perdent de la clientèle et cumulent les déficits, les nouveaux transporteurs génèrent des profits et sont en pleine croissance. Au Canada, l'arrivée de Westjet dans l'Ouest du pays a permis de régénérer les clientèles évincées par le duopole de 1990 à 1995.

Entre la création de Westjet en 1995 et 1998, on a vu le nombre de passagers doubler dans certains aéroports dont celui de Kelowna en Colombie Britannique qui est passé de 400,00 passagers en 1995 à 800,000 passagers en 1998 sans que des nouveaux vols internationaux aient été ajoutés. Ce doublement de la clientèle dans les aéroports est le reflet de la réapparition des passagers voyageant à des fins personnelles qui avaient été exclus par les pratiques tarifaires du monopole.

Selon une étude de Statistique Canada, publiée en 2001, alors que l'est du pays est toujours captif du monopole, la pression de la concurrence dans l'ouest s'est traduite par des baisses de prix dans l'ouest et des augmentations tarifaires plus importantes dans l'est.

On peut aussi y lire que dans l'ouest du pays, depuis l'apparition de Westjet, Plus de 67% des passagers voyagent à des fins personnelles alors que dans l'est du pays, seulement 27% des passagers voyagent à des fins personnelles. Un calcul rapide à partir de l'achalandage résiduel de 350,000 passagers dans les aéroports régionaux du Québec permet de constater qu'une saine concurrence au monopole permettrait aux aéroports régionaux de récupérer l'essentiel des passagers "personnels" perdus depuis 1990, époque où près de 700,000 passagers transitaient dans les aéroports des régions éloignées du Québec.

Le gouvernement fédéral, maître du jeu.

Dasarey
(Le ministre des transports, M. Collenette, a toujours considéré que la politique canadienne en matière de transport aérien devait d'abord viser à assurer la rentabilité du porte-étendard national qu'est Air Canada. De plus, le gouvernement fédéral a ajouté taxes (TPS) et frais divers qui ont permis à l'état de générer des revenus substantiels sans pour autant les réinvestir dans le réseau des aéroports régionaux. Dans le même temps, le ministre a mis en place une politique de cession des aéroports régionaux aux collectivités vivant en zone éloignées des grands centres. Ces collectivités étaient déjà fragilisées par la perte d'achalandage que les tarifs excessifs du transporteur national avaient engendrés. Ces aéroports ayant perdu une part importante de leur achalandage

Et une politique de location des aéroports centraux devenus très rentables suite à la concentration des vols. Cette attitude dans le passé s'est traduite par de nombreuses interventions gouvernementales pour assurer les objectifs du monopole sur le marché canadien et pour lui permettre de demeurer compétitif sur les marchés internationaux.

Cette attitude impliquait que le gouvernement ferme les yeux sur les politiques prédatrices du transporteur, et que le ministre dispose du droit de rendre inopérante la loi sur la concurrence ce que vous avez fait lorsque vous avez initié la fusion de Air Canada et de Canadian. Ainsi, le gouvernement a appliqué une façon de faire à l'européenne qui consiste à agir politiquement pour permettre de maintenir le marché domestique le plus captif possible du monopole (zone de surtarification) pour lui permettre de soutenir la concurrence comme porte-étendard national dans le marché international. Une telle politique

peut être viable dans un pays européen disposant d'un réseau complet d'autoroutes et d'un réseau ferroviaire très performant. Elle devient cependant profondément déstructurante dans les collectivités des régions d'un pays comme le Canada où ces avantages sont presque absents et les distances beaucoup plus grandes entre les collectivités..

Voilà sans doute pourquoi, Mme Debra Ward, l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration du transport aérien au Canada, proposait dans son rapport final que désormais la politique de transport aérien au Canada ne soit plus faite pour les transporteurs "made in Canada" mais plutôt pour les canadiens "made for Canadians". Un tel changement de politique permettrait de rétablir, en transport aérien, un réseau adapté à la réalité géographique et socio-économique canadienne.

L'observatrice recommande aussi que désormais, le ministre puisse consulter les collectivités éloignées dépendantes du transport aérien avant de faire adopter de nouvelles politiques en matière de transport aérien. Cette recommandation apparaissait déjà il y a 9 ans dans un mémoire présenté au Comité Permanent des Transport à la chambre des Communes par le regroupement des Chambres de Commerce des régions du Québec disposant d'un aéroport régional.

Les événements du 11 septembre et la guerre en Irak, des révélateurs.

Ces événements ont agi comme révélateur des orientations du monopole et devraient encourager ce dernier à revenir "à la case départ". Il est regrettable que ces événements aient mis en péril Air Canada. Cependant ils permettent de comprendre les difficultés de ce segment des transporteurs aériens en réseau. Aux Etats-Unis, en Europe et au Canada, les transporteurs aériens qui ont délaissé leur marché domestique au profit de leur réseau international doivent aujourd'hui penser à retrouver les clientèles exclues par la segmentation des marchés. Bien sûr, comme le disait l'observatrice indépendante, Air Canada n'a pas l'obligation d'être vertueuse et elle peut choisir la clientèle qui lui plaît. Cependant des concurrents indépendants du monopole doivent alors pouvoir émerger rapidement dans les régions du pays pour permettre de rétablir le transport des passagers domestiques "personnels". L'émergence de tels concurrents dépend beaucoup de l'attitude que le ministère des transport adoptera dans le futur. S'il maintient sa politique pour assurer une meilleure rentabilité des transporteurs "made in Canada", les collectivités poursuivront le difficile processus de désintégration qu'elles vivent depuis la déréglementation. S'il choisit de suivre la recommandation de Mme Ward, et n'intervient pas dans les affaires d'une entreprise désormais privée, les collectivités dépendantes du transport aérien pourront être entendues.

Une solution dans le plus grand intérêt du pays et de ses collectivités.

Le gouvernement canadien devrait accepter désormais d'appliquer des politiques "pour les canadiens" plutôt que de maintenir de coûteuses politiques pour maintenir le "porte-étendard" "made in Canada" dont les pratiques "non-vertueuses" déstructurent le tissu socio-économique des régions et donc le nécessaire interface entre les régions et les grands centres.

Le monopole doit se réorganiser lui-même ou mourir pour permettre la renaissance d'une industrie du transport aérien forte et à l'écoute de ses usagers. Une industrie qui plutôt que de choisir ses clients, pourra par sa diversité et son dynamisme, satisfaire toutes les clientèles et en particuliers celles, obligées, des régions périphériques du pays. Oui il est possible que pendant quelques mois, certains emplois soient

perdus, cependant l'émergence de transporteurs soucieux de récupérer les "exclus" permettra rapidement d'accroître les emplois reliés au transport aérien au pays comme cela s'est produit dans l'ouest.

Des compagnies innovantes pourront apparaître, mieux contrôler leur coûts et satisfaire les besoins de tous les canadiens. Ce sont ces nouvelles compagnies, monsieur le ministre, que vous devriez subventionner si vous croyez toujours que l'intervention de l'état est nécessaire. Libérez les régions du dinosaure air-canadien et évitez d'assujettir les transporteurs régionaux indépendants au monopole. Les régions ne peuvent pas espérer se développer dans un Parc Jurassic.

Je vous remercie à l'avance de l'attention que vous porterez à cette lettre. Dans un pays aussi vaste que le nôtre, le passager domestique voyageant à des fins personnelles devrait retrouver l'accès à des transporteurs aériens fiables sécuritaires et dédiés à leur clientèle dans un environnement concurrentiel dont le monopole sera écarté, limitant son action à la desserte transfrontalière et internationale.

Les futures politiques en matière de transport aérien ne devraient plus être établies sans entendre les voix provenant des régions dépendantes du transport aérien. J'ai la conviction qu'il s'agit là d'un élément incontournable au maintien de notre identité nationale.

Bien à vous,

Pierre Breton
Représentant pour le transport aérien
Conseil Régional de Développement de la Côte-Nord.
300 Boul Lasalle
Baie-Comeau, QC
G4Z 2K2.

----- Original Message -----

From: "Minister of Transport" <MINTC@tc.gc.ca>
To: "'pbreton@globetrotter.qc.ca'" <pbreton@globetrotter.net>
Sent: Friday, March 21, 2003 2:59 PM
Subject: orientations futures du transport aérien

Monsieur Pierre Breton
Courriel : pbreton@globetrotter.qc.ca

Monsieur,

L'honorable David M. Collenette, ministre des Transports, m'a priée de répondre à votre courriel du 26 février dernier concernant le document que le Ministre a fait paraître le 25 février sur les orientations futures du transport aérien.

Permettez-moi de préciser que le document rendu public par le Ministre s'intitule Droit devant - Une vision pour les transports du Canada et il porte sur tous les modes de transport. Vous pouvez consulter ce document directement sur le Web et l'imprimer à l'adresse,
<http://www.tc.gc.ca/medias/includes/printable_communique.asp?lang=fr>.

Je vous remercie d'avoir écrit à ce sujet et vous prie d'agréer, Monsieur,
l'expression de mes sentiments distingués.

Marie-Hélène Lévesque
Adjointe spéciale - Québec