

2005-1

Tournée de consultation sur le transport aérien en région

***"Un virage nécessaire pour l'aviation
régionale québécoise"***

présenté à la Ministre déléguée aux Transports du Québec, Mme Julie Boulet
par M. Pierre Breton représentant la Chambre de commerce de Manicouagan et
l'Association Touristique régionale de Manicouagan

Sept-îles, le mardi 4 octobre 2005

Sommaire

Au début des années 1990, suite à la déréglementation du transport aérien, le gouvernement canadien a privatisé sa société d'état, Air Canada. Il était clair ou il est vite devenu évident que les coûts d'opération de la Société la rendait non-viable sur les marchés internationaux où une concurrence féroce s'exerçait. Il a donc fortement encouragé la création d'un cartel constitué des deux transporteurs aériens en présence, soit Air Canada et Canadian, puis la création du monopole national. Ceci permettait à ce dernier le plus large contrôle possible sur le marché intérieur, permettant ainsi des augmentations tarifaires substantielles dans les zones sans concurrence qui garantissent la compétitivité du monopole sur les marchés internationaux. Il s'agit là de la subvention horizontale des passagers domestiques vers les voyageurs internationaux à laquelle faisait référence le rapport publié en 1992 par La Commission d'Examen de la Loi Nationale des Transports. Les passagers des régions éloignées y ont contribué plus per capita que tous les autres canadiens.

Nous avons pu observer la sursaturation du marché pour évincer les concurrents, le parallélisme conscient des prix du cartel mais aussi des augmentations rapides de ces prix, des prix d'éviction pour les nouveaux entrants etc... Déjà entre 1988 et 1994, on pouvait constater une chute moyenne de près de 40% du nombre de passagers dans les aéroports régionaux du Québec. Tout indique que cette chute se poursuit aujourd'hui et atteindrait près de 50% des clientèles pré-cartellisation. En 2002 Québecair express; un transporteur dédié aux régions, sans réseau à alimenter, sans sélection active de sa clientèle, fit son entrée dans le marché. Quelques mois plus tard, une entente signée entre Air Canada et le gouvernement du Québec, sans discussion préalable avec les utilisateurs des régions, eut tôt fait d'évincer rapidement ce concurrent indésirable. Pourtant déjà en 2000, le parlement canadien modifiait la Loi sur la Concurrence spécifiquement pour contrer les agissements anti-concurrentiels des exploitants de service intérieur. En signant cette entente, Air Canada venait de nommer un prédateur-substitut: le gouvernement du Québec. A l'heure du renouvellement de cette entente de 3 ans, nous vous demandons **de ne pas reconduire cette entente**, si ce n'est de façon intérimaire pour permettre une transition harmonieuse dans le cadre des solutions que nous proposons.

Solutions proposées

- La mise en place d'un fond de support au transport régional (Comme il en existe un aux USA depuis plusieurs années.)
- La création d'un Comité interrégional permanent de transport aérien. Ce comité pourrait agir pour définir les attentes des différentes régions du Québec périphérique qui dépendent du transport aérien.
- La préparation, sous l'autorité du Comité, de devis de desserte aérienne minimale et optimale pour chacune des régions périphériques.
- La sollicitation de soumissions et la signature d'ententes avec les transporteurs retenus.

Nous visons à récupérer 90 % des clientèles préexistantes à la déréglementation.

Nous vous proposons d'entreprendre ensemble la reconstruction des services aériens dans les régions du Québec. En effet, tous reconnaissent le rôle primordial du transport aérien pour les citoyens des régions et

Le déclin des régions est directement relié aux ratés de ce moteur essentiel à la croissance de nos économies! Réparons donc et démarrons!

Introduction

Au nom de la Chambre de Commerce de Manicouagan et de l'Association Touristique de Manicouagan, je voudrais d'abord vous remercier, Mme Boulet, pour la démarche que vous avez entreprise. Voilà certainement une primeur alors que depuis quinze ans, les régions périphériques demandaient d'être entendues sur ces questions. Je souhaite aussi souligner l'importance de cette démarche particulièrement dans un contexte où l'essentiel des prérogatives réglementaires et légales en matière de transport aérien sont du ressort du gouvernement fédéral. Le Québec, pour sa part, s'était limité depuis quinze ans à ses responsabilités de desserte des régions inaccessibles par la route, et ici en particulier, la Basse Côte-Nord. Il y a une exception évidemment, c'est l'entente signée il y a quelques années avec Air Canada dont nous reparlerons.

Les services aériens actuels

On ne peut espérer agir sur les services aériens actuels sans comprendre l'histoire des quinze dernières années en matière de transport aérien au Québec.

Un rappel de cette histoire et des conséquences sur les régions du Québec a été présenté dans deux mémoires présentés en novembre 1994 et en octobre 1995 devant le Comité permanent des Transports à Ottawa par le Regroupement des Chambres de Commerce du Québec disposant d'un aéroport régional dit « satellite » par opposition aux aéroports pivots des grands centres. Ces deux mémoires exprimaient la problématique du transport aérien régional, les causes des augmentations de prix et des diminutions importantes d'achalandage en région et proposaient des solutions qui pour l'essentiel restent très pertinentes aujourd'hui encore. Depuis 1995, la fusion du duopole Canadian et Air Canada et par la suite la restructuration du monopole air canadien ont mis en évidence les difficultés des gouvernements et du monopole à maintenir des services aériens cohérents dans les régions du pays.

J'ai pu constater lors d'un récent colloque sur le transport régional convoqué par Le Conseil des aéroports du Québec que le processus de désintégration des services aériens évoqué en 1994 et 1995 se poursuit encore aujourd'hui dans la plupart des régions du Québec. La situation s'est détériorée à un point tel que certaines régions, exaspérées ou désespérées, en sont venu à assumer les risques des petits transporteurs pour obtenir des services aériens. C'est d'ailleurs une pratique que l'Association des transporteurs aériens du Québec souhaite encourager. Désormais pour obtenir des services, les régions devraient assumer, en plus des lourdes conséquences du chaos actuel, les risques des transporteurs aériens régionaux tout en leur assurant d'encaisser les profits. Aussi incroyable que cela puisse paraître, nous en sommes là, on nous demande de transformer les derniers transporteurs « vrais » en faux entrepreneurs qui n'agiront plus qu'en sous-traitant sans risque.

Dans un contexte où les deux niveaux de gouvernements ont choisi de réserver les régions du Québec à Air Canada¹, plus aucun transporteur « vrai » (*L'expression transporteur « vrai » est utilisée ici pour définir des transporteurs indépendants des réseaux internationaux, qui acceptent d'opérer dans un environnement concurrentiel avec les risques que cela comporte et qui souhaitent essentiellement répondre au meilleur de leur capacité à la demande du marché. Cette expression est utilisée pour distinguer ces transporteurs vrais des transporteurs « alimenteurs » qui pour leur part sont étroitement reliés aux réseaux internationaux de transport, de tourisme et de voyage et qui doivent alimenter leur réseau d'un type de clientèle sélectionné, les gens d'affaires et les vacanciers. Pour être efficace, ce mécanisme d'alimentation doit être mis en place avec le support étroit des politiques protectionnistes des gouvernements. Ainsi les alimenteurs peuvent opérer dans des régions dont toute concurrence est évincée permettant donc une sélection active de la clientèle recherchée*) n'ose améliorer ses services sachant qu'il s'opposera à trois entités qui ont choisi d'exclure la concurrence dans le ciel des régions québécoises.

Pourtant, les bienfaits de la concurrence sont maintenant bien connus de l'Ouest du Pays. Dès 1995, le paysage canadien du transport aérien s'est modifié par l'apparition de Westjet. Un transporteur « vrai » dédié d'abord à sa clientèle alors que les Canadian et Air Canada avaient choisis de délaissier leurs obligations de transporteurs pour devenir des alimenteurs de réseaux de transport aérien (Star alliance pour Air Canada et One World pour Canadian). Déjà trois ans après sa création, en 1998, l'arrivée de Westjet avait permis, grâce à des tarifs raisonnables et une saine gestion, de rétablir un achalandage normal dans l'Ouest canadien, en particulier, il avait fait doubler l'achalandage à l'aéroport de Kelowna, achalandage qui est passé de 400 000 passagers annuellement à 800 000 passagers.

On qualifie souvent ce type d'entreprise de « transporteur à bas prix » ce qui est selon nous une erreur. Un transporteur qui accueille des passagers sans les sélectionner (cherry picking), au meilleur prix possible, avec une préoccupation constante de satisfaire sa clientèle et de répondre à la demande (plutôt que de contrôler la demande), tout en évitant de gonfler artificiellement ses tarifs par de coûteux programmes de fidélisation ou par les

¹ The Economist, Sept. 2, 2000, page 59: Canada's not so open skies.

frais financiers reliés à des réseaux d'alimenteurs, cela représente selon nous un « vrai » transporteur aérien, qui accepte d'évoluer dans un environnement concurrentiel, voilà ce dont les régions du Québec ont un grand besoin. Westjet a agi comme catalyseur de la fusion du duopole en brisant la mainmise du duopole sur l'Ouest, en l'obligeant à des tarifs raisonnables et à des services adaptés aux besoins des clients de toutes origines. Alors que le duopole, par des pratiques tarifaires discutables, évinçait des régions du Québec les transporteurs dédiés, il appliquait une tarification sélective qui dissuadait les passagers ordinaires des régions de prendre l'avion pour permettre de diminuer le nombre de vols et de réserver les sièges résiduels à la cueillette sélective (cherry picking)

- a) des clients d'affaires et employés des grandes entreprises et gouvernements qui s'intéressent moins aux tarifs payés par leur employeur et plus aux programmes de fidélités (points bonis etc.)
- b) des vacanciers qui poursuivent leur route hors du pays pour des forfaits vacances qui avaient pour effet d'augmenter les revenus par passager pour l'alimenteur.

Le duopole pour pouvoir cueillir les passagers les plus rentables devait maintenir des régions libres de toute concurrence, en excluant les transporteurs dédiés à leur clientèle et indépendant des réseaux d'alimentation. Après avoir utilisé pendant les années 90, les prix d'éviction et la sursaturation des marchés, l'alimenteur Air Canada a dû subir les menaces de sanction du Bureau de la concurrence du Canada et il a donc choisi de modifier ses stratégies d'éviction de ses concurrents pour protéger ses chasses gardées des régions. Il a choisi entre autres d'intensifier ses représentations auprès du gouvernement québécois pour obtenir une entente qui permettrait au gouvernement québécois lui-même d'agir comme chien de garde des territoires protégés des régions du Québec.

La diminution de plus de 50% des passagers dans plusieurs des aéroports régionaux depuis le début des années 1990 est essentiellement l'effet de cette cueillette sélective des alimenteurs, jumelée avec les pratiques douteuses d'éviction des transporteurs dédiés qui ont été tolérées par les législateurs fédéraux dans le cadre des politiques protectionnistes

des gouvernements. Ceci contredit le message généralement véhiculé par l'alimenteur à l'effet que le marché des régions s'est contracté à cause de la diminution de la population, de l'Internet et des vidéoconférences etc. Rien de tout cela n'a eu, sur la chute du nombre de passagers en région, un effet aussi significatif que l'instauration des chasses gardées et la cueillette sélective des clientèles régionales. Le faible nombre de passagers pour lesquels l'avion est encore accessible en région résulte directement de l'application des politiques gouvernementales (entre autre l'encouragement de la formation d'un cartel puis d'un monopole tel qu'expliqué par l'expert international en transport Pierre Bauchet)²

Voilà pourtant un curieux paradigme pour les québécois qui vivent dans les grands centres et dont les médias ne peuvent entendre qu'une version de la réalité ; celle qui ne provient pas des régions. En fait *le processus de déréglementation du transport aérien canadien amorcé par l'état canadien en 1987 est un échec, particulièrement pour les régions éloignées des grands centres et encore plus particulièrement pour les régions éloignées du Québec qui sont soumises depuis longtemps à une centralisation tout azimuts*. Le sociologue chilien et expert international en développement régional, M. Alejandro Rada Donath , affirmait récemment sur les ondes de la radio d'état :

« Le Québec est un des pays les plus centralisé au monde, il appauvrit ses régions. Le Québec se tire une balle dans le pied. La mentalité centraliste est tellement forte que pour tout, on ne pense qu'à Montréal... »Radio-Canada, Mosaique, 2 avril 2005.

En autorisant le porte-étendard air canadien à contrôler exclusivement les régions du Québec, en surtaxant le transport aérien, en cédant les aéroports et en empêchant l'exercice d'une saine concurrence, les gouvernements ont encouragé la dégradation des services aériens en région, ils ont sacrifié les économies régionales devant les pressions de l'industrie du transport aérien, du voyage et du tourisme. En d'autres mots ils ont

² Bauchet Pierre : Les transports dans l'économie mondiale, élément de domination, Édition Economica, 1997, 250 pages

sacrifié les intérêts supérieurs de la nation et de ses régions aux intérêts supérieurs à la nation de l'industrie internationale du transport aérien, du voyage et du tourisme. Il ne s'agit pas ici d'un réquisitoire mais bien d'un constat nécessaire pour ceux qui souhaitent réhabiliter le transport aérien régional.

Le rôle de l'état

En région éloignée, l'aéroport fait office de transport en commun et de transport d'urgence, il permet entre autres, aux étudiants, aux malades et aux entreprises d'obtenir respectivement des services d'éducation, de santé ou de formation là où ils sont accessibles, dans les grands centres québécois. Sans un service aérien abordable et cohérent, les liens entre les étudiants et leurs familles se raréfient, les malades provenant des régions sont plus souvent seuls dans leurs lits d'hôpitaux des grands centres et la compétitivité de nos entreprises est diminuée par le manque de formation de leur main-d'œuvre. Ce ne sont là que quelques-uns des éléments déterminant du dynamisme des régions qui ont été mis à mal au cours de la dernière décennie et qui contribuent à la désintégration des économies régionales. La dégradation du transport aérien a contraint des dizaines de milliers de nord-côtiers à s'imposer de façon récurrente des pertes de temps et d'argent sur les routes pour accéder au dernier grand centre québécois, Montréal. En moyenne, Mme la ministre, un nord côtier en déplacement routier vers Montréal doit s'imposer une vingtaine d'heures de route, plus les hôtels repas etc. Je vous inviterais à faire ce déplacement une seule fois dans votre vie dans un contexte des obligations de votre entreprise par exemple. Vous ressentiriez comme nous l'envie irrésistible de réduire au strict minimum les échanges avec la métropole. Pourtant nous savons que ces échanges sont à la base de la croissance de nos entreprises et de la revitalisation de la région..

En mars 2002, la reconnaissance des problèmes des régions amenait le Ministre Délégué aux Transports du Québec, M. Jacques Baril, à affirmer publiquement qu'il souhaitait briser le monopole d'Air Canada sur les régions³. Du côté fédéral, en septembre 2002, le Ministre Fédéral des Transports, M. David Collenette, affirmait : ⁴« Ce que je dis à M. Milton (président d'Air Canada) depuis deux ans, c'est que la priorité pour Air Canada doit être les vols internationaux, les vols transfrontaliers avec les Etats-Unis et le cargo au Canada et de laisser les régions aux petits transporteurs parce que c'est plus économique ».

C'était précisément une des recommandations centrales du regroupement des Chambres de Commerce des régions périphériques en 1995. Pour nous, ceux que le ministre identifiait comme les « petits transporteurs » correspondent à ceux que nous appelons les « vrais » transporteurs. Ces derniers dans un marché concurrentiel pourraient tout aussi bien être « gros ».

Malgré l'apparent consensus des deux niveaux de gouvernements, les régions apprenaient avec surprise, sept mois plus tard, que le gouvernement québécois faisait volte-face et signait en catimini, sans consultation, une fois encore, une entente avec le monopole national.

L'entente triennale de desserte aérienne intra-Québec entre le gouvernement du Québec et Air Canada.

Le gouvernement du Québec semblait conscient des difficultés des régions et pourtant une fois de plus les représentations efficaces d'Air Canada associées à l'absence de consultation des régions a permis au monopole alimenteur de faire effectuer par notre gouvernement lui-même le travail d'éviction du marché des concurrents éventuels. Quelques mois plus tard, un nouveau transporteur indépendant, Québécois express disparaissait, privé de l'essentiel de sa clientèle. En effet, par cette entente, le gouvernement du Québec a tué dans l'œuf la seule solution efficace aux problèmes de

³ Le Soleil, 27 mars 2002, page C1

⁴ Journal Le Soleil, septembre 2002, (Tarifs aériens exorbitants en région : Ottawa dit non aux subventions

dessertes des régions : L'émergence de transporteurs aériens libres et dédiés d'abord à bien desservir l'ensemble de la clientèle potentielle dans les régions du Québec. Les vrais transporteurs aériens. Sous les apparences de quelques bons tarifs disponibles seulement aux chanceux qui en région éloignée disposent d'ordinateurs et de services Internet, les régions se sont fait présenter comme une panacée la pire solution envisageable : le rétablissement de la chasse-gardée du monopole air-canadien dans les régions du Québec.

Ceci a induit d'abord la faillite de Québécoir express, un transporteur « vrai » en émergence et la diminution des services des quelques transporteurs aériens qui opéraient encore en région et par la suite un chaos engendré par des modifications répétées aux horaires de desserte et à la mise en place aujourd'hui par Air Canada pour la région Manicouagan, d'un horaire de vol incohérent qui oblige des séjours prolongés et coûteux (hôtel , repas, déplacements) dans les grands centres puisqu'il n'y a plus d'aller-retour possible dans la même journée. Enfin nos aéroports ont du subir les contrecoups financiers et organisationnels des la faillites des transporteurs « vrais » évincés mais aussi ceux de la restructuration d'Air Canada.

Entre temps, une compagnie terre-neuvienne, Air Labrador, a commencé à desservir la région et offre des vols à des heures acceptables et ce à des tarifs raisonnables. Sa fiabilité n'est pas encore établie et plusieurs vols sont annulés sans raisons claires. Voilà un transporteur terre-neuvien qui peut lui desservir les régions québécoises, étonnant tout de même si on considère qu'au Québec avec une population quatorze fois plus importante et même si nous disposons d'une industrie aéronautique reconnue mondialement, on n'est pas en mesure de faire desservir notre population par une entreprise de chez nous. La réponse à cette énigme pourrait être due à l'important pouvoir de persuasion d'Air Canada auprès de nos gestionnaires gouvernementaux associé à l'absence de mécanismes de consultation avec les régions concernées.

Le rôle de l'état fédéral et provincial en matière de transport aérien dans les régions a été déterminant quant aux difficultés que nous vivons aujourd'hui. Avant 2002, la responsabilité incombait au gouvernement fédéral et à son choix d'accepter que les

régions du pays puissent être surtarifées par le monopole pour permettre une subvention horizontale des passagers intérieurs des régions du pays vers les passagers internationaux, là où Air Canada devait soutenir une concurrence féroce.⁵

Madame la ministre, si nous n'assistons pas à un mirage et qu'effectivement l'heure du virage est arrivée pour rétablir un environnement concurrentiel dans le ciel québécois nous demandons au gouvernement du Québec de ne pas reconduire cette entente et de faciliter l'émergence de transporteurs aériens véritables qui puissent concurrencer dans un marché dans lequel les alimenteurs seront idéalement absents ou au pire visiteurs occasionnels. Bien sur, toute la question des programmes de fidélité qui permettent d'utiliser des revenus générés par des employés pour des fins personnelles est un élément non négligeable de la problématique et justifierait à elle seule que les gouvernements exigent des alimenteurs qu'ils quittent les régions pour permettre l'exercice d'une concurrence véritable en évitant que les employés de grandes entreprises encouragent un transporteur « alimenteur » au détriment d'un « vrai » transporteur pour cette seule raison.

Cette problématique de la fidélisation pourrait être contournée en considérant ces programmes de fidélisations pour ce qu'ils sont, des revenus d'emploi taxables. Soyons cependant réalistes, le gouvernement américain a tenté de rendre ces avantages imposables et s'est heurté à la puissante industrie du transport aérien⁶. Aussi, dans l'impossibilité pour le gouvernement d'agir sur ces paramètres, les gouvernements fédéraux et provinciaux devraient mettre sur pied un fond de soutien au transport régional qui permette aux régions de reprendre en main leur destinée à ce chapitre, en se rencontrant d'abord dans un forum des régions périphériques dépendantes des services aériens pour identifier les problèmes et les besoins pour ensuite agir puisque maintenant, elles sont propriétaires de leurs infrastructures aéroportuaires. Ce type de support gouvernemental existe aux États-Unis pour les aéroports régionaux fragilisés par la déréglementation. Pour des raisons géographiques et économiques les aéroports des

⁵ Commission d'Examen de la loi nationales des transports, rapport annuel, 1992, p. 84

⁶ The Economist, May 4, 2002, p. 15, Airline miles, Frequent flyers economics et p. 62, Frequent flyer miles, Fly me to the moon

régions du Québec sont dans une situation beaucoup plus fragile que les aéroports régionaux américains et de plus ils sont tous fragilisés par quinze ans de déréglementation « protégée ».

En définitive, le rôle de l'état actuellement, devrait être de supporter les régions pour faciliter l'émergence de transporteurs « vrais » et du même souffle favoriser, comme l'avaient proposé les ministres des transports fédéraux et provinciaux, l'exclusion d'Air Canada et de ses filiales ou affiliés ou autres alimenteurs du marché fragilisé de la desserte aérienne des régions du Québec. Ainsi pourraient émerger des transporteurs aptes à satisfaire les attentes des clientèles régionales et à moyen terme à rétablir la confiance du 50% des utilisateurs exclus qui ont dû délaissé dans les années 1990 les transports aériens et du même coup leurs échanges avec les grandes villes du Québec et du Canada.

Les perspectives en transport aérien régional.

Les perspectives sont certainement sombres dans un contexte où les gouvernements poursuivent leur politique protectionniste envers le monopole Air Canada et son modèle de desserte « à l'américaine ». Les succès de l'émergence des « vrais transporteurs » dans l'ouest canadien comme ailleurs dans le monde démontre pourtant l'échec de la tentative de la grande industrie du transport aérien de développer de grandes chasses gardées dans lesquelles le monopole national sélectionne sa clientèle par des variations tarifaires dissuasives pour les voyageurs domestiques et attrayante pour les gens d'affaires travaillant pour les seules entreprises fortunées, les gouvernements et les vacanciers.

Les événements de septembre 2001 et d'autres difficultés ont accéléré la désintégration graduelle du « Modèle américain ». On n'a qu'à penser à la succession récentes de faillites des grands transporteurs américains. Malheureusement au Canada, encore aujourd'hui les gouvernements poursuivent leurs politiques protectionnistes selon ce modèle et empêchent donc l'émergence d'une véritable concurrence. Il est paradoxal de constater

que d'une main les gouvernements dégradent l'environnement socio-économique des régions en agissant sur le cœur du mécanisme d'échanges féconds entre les communautés, le transport aérien, alors que de l'autre ils multiplient les subsides aux agents et organismes de développements. Voilà une incohérence qui devrait être corrigée.

Les mécanismes pour réussir une telle entreprise seraient les suivants

- 1) **Créer un fond d'initiative des régions en transport aérien régional**

- 2) **Établir un Comité consultatif permanent des régions en matière de transport aérien** qui puisse permettre d'éclairer et au besoin d'influencer les décideurs au même titre que le fait actuellement le monopole national. Ce comité pourrait être composé majoritairement de représentants des régions qui dépendent du transport aérien par opposition aux aéroports d'affaires, soit celles qui seraient situées par exemple à plus de 300 km de l'aéroport pivot québécois qu'est Montréal. Il aurait pour mandat de conseiller le ministre sur l'évolution des services aériens dans les régions et pourrait aussi être élargi au niveau fédéral avec les représentants des autres régions périphériques du pays, notamment, les provinces maritimes, qui vivent dans plusieurs régions des difficultés semblables aux nôtres.

- 3) Un des premiers mandats de ce conseil serait de permettre à chaque région de bien **définir les services minima** requis pour desservir sa population et les services optimaux souhaités.

- 4) Ce conseil des régions pourrait **préparer un devis** des services souhaitables en région et agir par le gouvernement du Québec ou directement **pour aller en appel d'offre public**. Cette méthode permettrait une plus grande transparence et l'émergence de transporteurs aptes à satisfaire l'essentiel de la demande régionale par un ou plusieurs transporteurs qui disposeront d'emblée d'une masse critique pour assurer leur

développement en récupérant les passagers perdus au fil des ans⁷ faute de concurrence véritable et bien sur les fonctionnaires et les employés des sociétés d'état. Cette exercice, nous en sommes conscient, obligera un effort politique pour briser le cercle vicieux induit par le protectionnisme et donc le manque de concurrence auquel faisait référence le Regroupement des Chambres de Commerce des Régions du Québec.⁸

Nous vivons dans un vaste pays, peu densément peuplé, dont les infrastructures socio-économiques régionales n'ont pas pu résister aux assauts de l'industrie du transport aérien. Les conséquences sont lourdes pour les régions mais étaient, en un sens, inévitables considérant l'importance pour la zone montréalaise de l'industrie du transport aérien et plus particulièrement la présence des nombreux emplois créés par le siège social de l'IATA (International Air Transport Association), le siège social d'Air Canada et l'industrie aéronautique. Nous sommes conscients que le déménagement de ces sièges sociaux a été évoqué si les gouvernements ne jouaient pas le jeu. Les régions ont payé cher pour assurer à Montréal son importance dans le monde aérien. L'heure est certainement venue de prendre le virage et de leur redonner de l'oxygène en autorisant l'émergence de transporteurs « vrais » ou encore en permettant l'émergence des transporteurs « vrais » des provinces voisines qui sont aptes à desservir correctement nos régions. Bien sur, tout devient possible si les gouvernements et les gens des région amorcent ensemble le virage nécessaire.

Merci encore Madame la Ministre de vous être déplacée pour nous entendre.

Je demeure à votre disposition si vous avez des questions.

⁷ Mémoire sur la situation du transport aérien intérieur au Canada. Novembre 1994, p. 24 et 25. Mémoire sur le projet de loi C-101, Octobre 1995, p. 5 et 8. Ces documents ont été présentés devant le Comité Permanent des Transports à Ottawa par le regroupement de Chambres de commerces des régions du Québec.

⁸ Mémoire sur le projet de loi C-101, Octobre 1995, p. 18. Les mémoires auxquels nous nous référons ont été préparés grâce à la collaboration de l'économiste Serge Lebrun, ex vice- président de Québécoir, docteur en économie des transports et consultant international en transport aérien.