

La compétitivité dans le transport aérien au Canada



John McKenna | Président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada | www.linkedin.com/in/JohnMcKenna-ATAC

Le Comité permanent de la Chambre des communes sur le transport, les infrastructures et les collectivités étudie la compétitivité du transport aérien au Canada.

Le Bureau de la concurrence, de son côté, prépare une étude sur l'industrie du transport aérien au Canada. Cette étude vise « à examiner l'état de la concurrence de l'industrie du transport aérien et la façon dont les gouvernements à travers le Canada peuvent améliorer la concurrence au profit des passagers aériens intérieurs... ». Dans le cadre de cette étude, qui sera publiée à l'été 2025, le Bureau de la concurrence vise à déterminer l'état de la concurrence dans l'industrie du transport aérien, connaître les entraves à l'entrée et à l'expansion de transporteurs aériens, et les obstacles au choix éclairé des clients.

La portée de l'étude nous apparaît tellement large qu'il serait surprenant qu'elle aboutisse à plus que l'énumération de faits déjà largement connus. En ce qui a trait à son effort d'appuyer l'expansion des transporteurs aériens, le Bureau de la concurrence s'est déjà dit favorable au cabotage au Canada. Une telle décision non seulement signerait l'arrêt de mort de l'industrie canadienne du transport aérien, hormis peut-être dans certains petits marchés, mais mettrait les voyageurs canadiens à la merci des transporteurs américains qui n'hésiteraient pas à limiter le service seulement aux marchés les plus lucratifs. Faire réapparaître le spectre du cabotage pourrait entraîner une catastrophe sans lendemain pour l'industrie canadienne du transport aérien et les centaines de milliers d'emplois directs et indirects qu'elle supporte.

Les parlementaires et le Bureau de la concurrence doivent reconnaître que le coût élevé de l'exploitation des services aériens au Canada repose sur plusieurs facteurs, dont des frais ajoutés directement au prix des billets ou indirectement par le biais des taxes d'accise sur les carburants, taxes sur le carbone, taxes d'aéroport, frais de navigation aérienne, coûts réglementaires, compensations et frais démesurés du RPPA et de plusieurs services non subventionnés. Ces coûts cumulatifs font qu'il est impossible pour les compagnies aériennes d'offrir des services compétitifs au Canada, comparativement aux Américains ou à d'autres modes de transport. La preuve réside dans le fait que de plus en plus de transporteurs internationaux éliminent le Canada en tant que destination.

Les régions nordiques et éloignées du Canada sont géographiquement vastes et font face à une réalité totalement différente. Le modèle de l'utilisateur-payeur n'est pas applicable à ces marchés. La concentration des services est parfois le seul moyen de garantir le service compte tenu de l'immense territoire faiblement peuplé. La fusion de First Air et de Canadian North est un excellent exemple de consolidation des ressources des exploitants aériens nécessaires au maintien du

service vers les petites communautés très éloignées qui dépendent du service aérien comme bouée de sauvetage. Cette fusion a été la clé du maintien des services nécessaires aux aéroports qui constituent un lien socio-économique vital avec le reste du Canada.

Les accords intercompagnies sont une option, mais le gouvernement devrait peut-être aller plus loin en encourageant fortement toute compagnie aérienne reliant les principales plaques tournantes canadiennes aux grands marchés du Nord à desservir également les petits marchés périphériques du Nord moins lucratifs, peut-être par le biais d'accords intercompagnies.

La concurrence se fait également sentir dans la grave pénurie de main-d'œuvre au Canada pour les pilotes et les techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA). La demande de pilotes et de TEA épuise les ressources des compagnies aériennes régionales. Les grandes compagnies aériennes au Canada embauchent plus de pilotes et de TEA que le pays en produit chaque année; alors elles les recrutent chez les transporteurs régionaux. Face à une fuite imminente de la main-d'œuvre qualifiée, les transporteurs régionaux ont le choix entre réduire la fréquence du service ou supprimer complètement certaines routes.

Par conséquent, l'ATAC considère que les initiatives suivantes sont essentielles à la compétitivité du secteur de l'aviation commerciale au Canada :

1. Le gouvernement doit réinvestir au moins la majorité, sinon la totalité, de ses revenus générés par l'aviation dans l'infrastructure aéronautique. Cela est essentiel au maintien à long terme de notre industrie. Nous n'avons aucune chance d'être compétitifs tant que le gouvernement persiste à considérer l'aviation comme une simple vache à lait.
2. Les investissements gouvernementaux dans les infrastructures aériennes régionales et nordiques se font attendre depuis trop longtemps. Le gouvernement doit reconnaître que le modèle de l'utilisateur-payeur ne peut s'appliquer dans les communautés nordiques, rurales et éloignées, car ce modèle ne peut tout simplement pas soutenir les opérations dans ces régions qui dépendent presque entièrement de l'aviation.
3. Établir un programme de financement endossé par le gouvernement fédéral pour les étudiants canadiens qualifiés fréquentant des écoles de pilotage professionnelles ou des établissements postsecondaires offrant des programmes d'entretien d'aéronefs approuvés par Transports Canada. Un congé de paiements pourrait être accordé à ceux et celles qui accepteraient de faire de la formation au pilotage ou travailler dans le Nord canadien pendant quelques années. ➔