

Notes à l'intention de

Montie Brewer
président et chef de la direction
d'Air Canada

Chambre de
Commerce de Calgary
Le 21 juin 2006

Seul le texte prononcé fait foi

Bon après-midi Mesdames et Messieurs.

Je vous remercie de cette aimable présentation et vous suis reconnaissant de m'avoir invité aujourd'hui.

C'est fantastique d'être ici. Je suis émerveillé de voir ce que votre province et votre ville ont réussi à accomplir au cours des dix dernières années. L'économie est florissante, le milieu des affaires est en pleine expansion et les occasions de croissance foisonnent.

Je sais que de tels propos sont doux à votre oreille. Et, aujourd'hui, je voudrais poursuivre sur cette note.

Pour commencer, je veux rendre hommage à vos réalisations et vous expliquer le sens que revêt un tel exploit pour une société comme Air Canada.

Vous connaissez mieux que moi les faits et les chiffres. Mais, manifestement, le boom économique de Calgary et de l'Alberta profite à notre société aérienne et au secteur de l'aviation en général. En termes simples, nous sommes des partenaires sur le plan de la croissance – vous avez créé un énorme moteur de croissance et nous déployons de grands efforts pour qu'il continue à fonctionner rondement.

Au cours de la dernière décennie, l'Alberta a enregistré la plus forte croissance économique de tout le Canada. Les exportations de biens et de services de l'Alberta ont plus que triplé entre 1995 et 2005. L'emploi annuel moyen ne cesse d'augmenter dans la province. Près de un demi-million de nouveaux emplois ont été créés entre 1995 et 2005.

La ville de Calgary sera la première au Canada en 2006 au titre de la croissance du PIB métropolitain. Et, comme vous le savez tous, il n'y a pas ici que des sociétés pétrolières et gazières. Calgary accueille une vaste gamme d'entreprises œuvrant dans des activités des plus variées : finance, génie, production alimentaire, télécommunications et transport aérien. En outre, Calgary vient au premier rang au Canada en tant que centre des principaux sièges sociaux d'entreprise, selon un calcul par habitant.

À un certain point et d'une certaine manière, toutes ces statistiques se reflètent à l'aéroport.

Et nous d'Air Canada avons vite profité de la prospérité de l'Alberta. Votre croissance économique se traduit par l'accroissement des services et des produits et aussi du nombre de nos avions entrant à Calgary et en sortant.

Si vous regardez l'écran des départs quotidiens de Calgary en semaine, vous y verrez plus de 100 vols d'Air Canada et de Jazz. C'est près de la moitié de la totalité des vols réguliers au départ de cette ville. Air Canada offre le plus grand nombre de vols

quotidiens sans escale, la plus forte capacité, le seul service de classe Affaires et des portes d'embarquement réservées, très bien situées. Et il est bon de signaler des incontournables comme le service biquotidien sur Londres et des liaisons fréquentes avec l'ensemble du Canada et les É.-U.

Vous pouvez même prendre l'avion à destination de Toronto dix fois par jour – si le cœur vous en dit.

Il faut être vif pour suivre l'évolution, mais je crois que nous avons bien mené notre barque. Au cours des 12 derniers mois, nous avons ajouté des services et des produits pour satisfaire la demande variée et de plus en plus forte. Nous avons, entre autres, établi les liaisons Calgary–Abbotsford, Calgary–Las Vegas et Calgary–Orlando.

En mars, nous avons intensifié la fréquence sur Calgary, offrant des vols aux heures et assurant une meilleure commodité pour les voyageurs au départ et à destination de Vancouver et d'Edmonton, et ce, à longueur d'année. Aussi en mars, nous avons mis à l'horaire nos vols Calgary–New York exploités par nos tout nouveaux E190 de l'avionneur Embraer, et déjà nous passons à un appareil de plus gros gabarit : l'A320 d'Airbus, pendant l'été pour satisfaire la demande.

En avril, nous avons lancé un nouveau service qui s'est vite distingué des autres : les vols sans escale entre Fort McMurray et Toronto. Il était on ne peut plus justifié d'offrir une liaison directe au départ du nord de l'Alberta pour répondre aux besoins des sociétés pétrolières et des travailleurs de l'industrie pétrolière. D'abord assurés une fois par semaine, les vols sont, depuis la semaine dernière, offerts tous les jours. Et on les surnomme le « *service express Terre-Neuve-et-Labrador* », car ils relient St. John's sans changement d'appareil.

Non seulement est-ce pour les Canadiens de l'Atlantique la façon la plus rapide de se déplacer par avion au départ et à destination de Fort Mac, mais aussi ces vols donnent aux sociétés pétrolières un accès direct au réseau mondial d'Air Canada.

Et ce n'est qu'un début!

En juillet, nous commencerons à relier Calgary et Yellowknife et, en août, Calgary et Comox. Et, aujourd'hui, je suis heureux de vous annoncer, cher public, le tout nouveau service de Jazz de Calgary à Palm Springs, à compter du 15 décembre.

Ce nouveau service sera unique avec ses vols quotidiens sans escale et le service de classe Affaires sur des vols sans escale entre Palm Springs et Calgary. Par les froids hivers de Calgary, ils transporteront rapidement les voyageurs pressés d'être sous des cieux plus cléments.

Ce qui importe à Air Canada et à Calgary, ce n'est pas simplement la destination de nos vols, mais aussi la façon dont nous assurons ces vols et offrons, compte tenu du

marché, les bons produits, la bonne structure tarifaire et les avions appropriés au service.

C'est bien différent de notre ancienne façon de procéder. Il n'y a pas si longtemps encore, nous investissions des millions en recherche pour savoir exactement comment soutirer le plus d'argent possible de chacune des transactions de nos clients. Je sais que nos clients se sentaient piégés. Nous établissions des dizaines de types tarifaires distincts, puis nous vous empêchions de trouver les aubaines.

Il s'agit toutefois d'un temps révolu à Air Canada. Un changement s'imposait. Les anciennes méthodes ne fonctionnaient plus et n'étaient sûrement pas au diapason des besoins des clients. Aujourd'hui, si vous achetez un billet par aircanada.com, vous ne payez que pour les caractéristiques qui vous intéressent. Rien de plus, rien de moins. Nous visons la simplification et n'offrons que cinq types de tarifs. Nous ne nous permettons plus de vous dire quand acheter vos billets, quand revenir, combien de jours partir et même où vous devriez passer la nuit le samedi. Et nous avons cessé de dire à vos entreprises quels tarifs acheter ou combien dépenser pour le transport aérien. Nous offrons plutôt une souplesse accrue et l'achat de billets en vrac pour que vous puissiez voyager au moment et à l'endroit qui vous conviennent.

Pourquoi agissons-nous de la sorte? Eh bien, c'est en partie une question de survie, pour que nous arrivions à établir un transporteur aérien viable dont nous pouvons tous être fiers – mais aussi, c'est pour simplifier les choses pour que les voyages par avion ne soient pas un véritable calvaire, comme ce fut le cas pendant beaucoup trop longtemps.

Mais ce sera bientôt chose du passé. Nous faisons preuve d'innovations : bornes d'enregistrement supérieures, enregistrement sur le Web, achat de billets en vrac, échange des primes Aéroplan en ligne, règles simplifiées et beaucoup plus encore. Notre nouvelle façon de faire est simple et limpide, et elle fonctionne.

Ces nouveautés connaissent un vif succès ici, en Alberta, plus que partout ailleurs.

Le service express Terre-Neuve-et-Labrador en est un excellent exemple.

C'est une réussite, car nous utilisons un nouvel avion d'Embraer qui correspond à la perfection en matière d'économie de la liaison et offrons en sus une Passe multivols adaptée aux besoins en voyage des travailleurs des champs de pétrole du nord de l'Alberta. C'est le mariage parfait : le bon appareil, le bon produit et le bon prix pour que vous, clients, profitiez de la meilleure valeur qui soit et de la liberté et des choix maximaux.

De tous les transporteurs, ce sont Air Canada et Air Canada Jazz qui assurent la plus grande fréquence au départ et à destination de Calgary. Et vous pouvez vous attendre à une accélération de cette tendance – tout particulièrement avec l'arrivée récente des E175 et des E190 de l'avionneur Embraer dans notre parc aérien. Aussi vous verrez

apparaître de nouvelles passes de vol comme la Passe Ouest canadien et la Passe Soleil de l'Ouest – créées spécifiquement pour la clientèle albertaine.

De telles activités ont un effet économique positif sur cette ville et cette province. Il va sans dire que les 2 500 employés d'Air Canada et d'Air Canada Jazz en Alberta sont fiers de faire une véritable différence dans leurs collectivités et leur province – et ils ont tout lieu de l'être.

Ensemble, les deux transporteurs ont insufflé plus de 200 millions de dollars dans l'économie albertaine l'an dernier sous forme de revenus d'emploi et d'autres dépenses. Et lorsqu'on ajoute à ce montant l'effet d'entraînement de nos activités dans la province, on peut dire que les avantages qu'en tire la province dépassent les 400 millions de dollars par année.

Mais ce n'est pas tout. On parle en fait de plus de un milliard de dollars par année si l'on considère l'argent qu'injectent dans la province les visiteurs non résidents, qui sont nombreux compte tenu de l'ampleur des opérations internationales d'Air Canada.

Jusqu'à présent, j'ai parlé d'Air Canada et de Calgary comme de partenaires – sur le plan de la croissance économique et des services aériens.

Mais ce n'est qu'une facette des choses.

De nos jours, dans le secteur du transport aérien, la maîtrise des coûts est aussi d'une importance capitale au maintien d'une exploitation viable et durable. Sur ce point, l'Alberta et Calgary excellent. La province et la ville ont tout mis en place pour assurer une forte présence de transporteurs aériens, adoptant une approche progressive en matière de taxes et de redevances. De telles mesures ont eu un effet direct sur Air Canada qui a pu croître et ajouter des services d'une façon rentable.

Il importe de ne pas tenir pour acquis l'avantage que présente l'Alberta, et à Air Canada nous n'avons nullement l'intention de le faire ni maintenant, ni jamais.

Au Canada, c'est en Alberta que la charge fiscale est la moins lourde. C'est la seule province à ne pas imposer de taxes de vente provinciales. Et elle ne perçoit ni impôt général sur le capital ni charges sociales. Et ce qui me touche le plus, c'est le fait que l'Alberta a travaillé sans relâche à alléger particulièrement le fardeau fiscal des sociétés aériennes. La province a pris la tête il y a près de dix ans en réduisant la taxe sur les carburants, la faisant passer de 5 cents à 1,5 cent le litre pour les services aériens intérieurs et internationaux. Puis, en 2004, elle l'a abolie complètement pour les vols de passagers et de fret internationaux admissibles, y compris les vols à destination des États-Unis.

L'effet d'une telle démarche a été énorme sur des entreprises comme la nôtre. Nos coûts s'en sont trouvés réduits et le nombre de marchés, accru, ce qui nous

a permis d'ajouter de nouveaux services et de participer à la croissance économique locale. Ce n'est pas un effet du hasard si le plus grand nombre de sièges par habitant est offert au départ de Calgary plutôt que de toute autre ville du pays.

La province a fait preuve de leadership, et je sais très bien que je ne suis pas le seul dans mon secteur à prier les autres provinces de suivre ses traces.

L'équipe de l'Aéroport international de Calgary joue aussi un rôle de premier plan en matière de coûts. Les autorités aéroportuaires de Calgary ont convenu de ne pas augmenter les redevances d'atterrissage ou les frais d'utilisation d'aérogares en 2006. Cette décision prend en compte les défis financiers auxquels sont confrontés les transporteurs aériens et elle crée un contexte propice à la croissance. C'est une sage décision, et nous avons la ferme intention d'en parler à toutes les autorités aéroportuaires de toutes les provinces.

Par ailleurs, les aéroports et les sociétés aériennes ont besoin d'un allègement de loyer, le gouvernement fédéral étant très vorace à l'endroit des aéroports de tout le pays – y compris Calgary et Edmonton. C'est une situation qui perdure depuis trop longtemps. Même si les aéroports sont exploités et financés par des autorités locales indépendantes, le gouvernement fédéral insiste toujours pour exiger des loyers faramineux. En fait, nos aéroports doivent payer les charges de copropriété les plus élevées du Canada – sans pour autant recevoir quelque service en retour.

C'est un problème de taille. À l'Aéroport international de Calgary, le loyer versé à l'État constitue la principale dépense individuelle. Selon Garth Atkinson, le président et chef de la direction, l'Autorité a versé 250 millions de dollars en loyer jusqu'à la fin de 2005 et paiera encore 200 millions de loyer au cours de la prochaine décennie. C'est tout simplement scandaleux.

Je sais que les membres de cette Chambre, tout comme les autorités aéroportuaires, ont été proactifs pour que cette taxe fédérale soit réduite de façon considérable. Ottawa a déjà commencé à reconnaître le problème, et il y a certains progrès positifs.

Je crois le moment venu de passer à l'étape suivante et d'unir nos forces pour faire avancer ce dossier dans notre intérêt mutuel

Dans à peine 10 jours, le gouvernement fédéral réduira la TPS de un point de pourcentage. L'allègement fiscal est à l'ordre du jour, et je crois que c'est le moment et l'endroit tout désignés pour lancer la notion d'allègement de loyer pour les aéroports du Canada.

J'anticipe le plaisir de travailler avec vous à cette question et à toutes celles touchant le transport aérien et les défis que nous réserve l'avenir. Notre engagement à votre égard, et à l'endroit de tous les Albertains, est de maintenir notre association pour accroître

l'accès de l'Alberta au monde pour appuyer le principal joueur du Canada sur le plan économique.

Merci.