

Remarques de
Alexandre de Juniac
Directeur général et chef de la direction
Association du transport aérien international (IATA)
Conseil des relations internationales de Montréal

Montréal
28 mars 2017

Je vous remercie de votre chaleureux accueil et de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui. C'est toujours un plaisir pour moi d'être ici à Montréal, dans cette ville d'un grand dynamisme, qui fête cette année son 375^e anniversaire et où l'IATA a son siège international.

Pour commencer, permettez-moi de rappeler brièvement le rôle de l'IATA.

Avant toute chose, ***l'IATA a pour mission de promouvoir des liaisons aériennes sûres, efficaces, économiques et durables à travers le monde.*** L'ouverture des frontières à la circulation des biens et des personnes constitue un facteur déterminant sans lequel il serait impossible de relier les personnes, les biens, les marchés et les idées, et de créer cette dynamique positive.

L'aviation est une activité vectrice de liberté et donc un gage de vie meilleure pour tous. Aussi, sommes-nous très inquiets des dernières évolutions politiques qui laissent présager un durcissement des frontières et du protectionnisme.

Ces tendances vont en effet à l'encontre de la mondialisation et de ses avantages, auxquels l'aviation a favorablement contribué.

D'aucuns affirment que le vent de la mondialisation n'a pas profité équitablement à tous. J'en conviens, mais il est cependant impossible de nier que le monde a gagné en prospérité à mesure que le commerce et les transports se sont développés. L'aviation est fière du rôle qu'elle joue dans ce développement en transportant plus de 50 millions de tonnes de fret et près de quatre milliards de passagers par an en toute sécurité.

Deuxièmement, ***l'IATA possède une perspective mondiale unique : avec ses 265 membres, elle définit les normes communes à ce secteur d'activité et facilite leur mise en place.*** Ces réglementations sont cruciales dans un secteur international qui ne pourrait tout simplement pas fonctionner si chaque aéroport ou destination avait ses propres normes et mécanismes. C'est parce que les règles sont essentiellement les mêmes partout dans le monde que les 100 000 liaisons aériennes qui sont assurées quotidiennement se déroulent de manière sûre et efficace.

Nous partageons cette mission avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui a également son siège à Montréal. Le travail que nous accomplissons en partenariat avec l'OACI depuis plus de soixante-dix ans est à la base du monde globalisé dans lequel nous vivons.

Troisièmement, ***l'IATA est un acteur du transport aérien mondial.*** Comme toute autre association professionnelle, elle défend l'activité du secteur qu'elle représente. Mais son intervention ne se limite pas à ce simple aspect.

- Elle propose à l'industrie aéronautique des services essentiels au déploiement d'une activité d'envergure internationale. Je pense, par exemple, à nos systèmes financiers, qui traitent chaque année plus de 350 milliards de dollars de transactions, et à l'*IATA Operational Safety Audit*, qui est la certification internationale de référence des compagnies aériennes dans ce secteur majeur qu'est la sécurité aérienne.
- Pour soutenir notre industrie, l'IATA propose par ailleurs des produits et services de conseil, de veille commerciale et de formation, pour n'en citer que quelques-uns.

L'aviation à Montréal

Avec son siège établi ici même, l'IATA est fière d'appartenir à la famille montréalaise de l'aéronautique.

Cette communauté constitue un atout économique stratégique pour Montréal. Outre l'IATA et l'OACI, Montréal accueille également des organisations internationales représentant les aéroports, les pilotes et les contrôleurs aériens.). Deux des quatre compagnies canadiennes membres de l'IATA, Air Canada et Air Transat, ont leur siège ici. Calin Rovinescu, le Président-directeur général d'Air Canada, est membre du Conseil des gouverneurs de l'IATA qu'il présidait encore récemment. Six de nos partenaires stratégiques sont également basés à Montréal, dont Bombardier et CAE ici présents. Aéroports de Montréal gère un groupe d'aéroports majeurs desservis par une trentaine de compagnies aériennes, dont la plupart sont membres de l'IATA.

Le transport aérien est la clé de la réussite des économies modernes. La population multi-ethnique et les entreprises très variées que compte Montréal peuvent s'appuyer sur un réseau aérien dense qui leur permet d'être reliées facilement à leur pays d'origine et aux marchés mondiaux. Le travail accompli dans cette ville façonne en quelque sorte le développement de l'aviation mondiale.

Notre industrie joue de surcroît un rôle majeur dans l'économie canadienne, avec près de 600 000 emplois créés au Canada. Le Canada peut ainsi s'appuyer sur un secteur aérien efficace pour desservir l'ensemble de son vaste territoire et être rattaché au reste du monde. Il y a 150 ans, les chemins de fer étaient une pierre angulaire du pays. Aujourd'hui, l'aviation – une activité vectrice de liberté – est essentielle au succès et à la croissance du Canada.

15 ans d'évolution

Tant au Canada que dans d'autres régions du monde, l'aviation connaît des transformations profondes depuis une quinzaine d'années.

- La technologie a transformé notre façon de voyager
- Les résultats financiers des compagnies aériennes se sont améliorés
- Et le secteur du transport aérien est devenu un leader en matière de gestion de l'impact de ses activités sur le changement climatique

Revenons maintenant sur chacun de ces points, en commençant par notre façon de voyager aujourd'hui. Les passagers ont désormais la possibilité d'imprimer des billets électroniques, de s'enregistrer en ligne et même d'utiliser une carte d'embarquement mobile une fois à l'aéroport. Autant d'avancées qui sont apparues ces dix dernières années. Et toutes s'appuient sur une vision novatrice et sur les normes internationales de l'IATA.

Aujourd'hui, nous introduisons un processus de modernisation des modes de commercialisation, par les agences de voyage, des produits proposés par les compagnies aériennes, grâce à des normes internationales adaptées à l'ère de l'Internet. Il s'agit du projet *New Distribution Capability* ou NDC.

Derrière cette appellation qui peut sembler banale se cache un projet qui progressivement va permettre d'offrir une expérience d'achat plus ouverte et transparente aux passagers. Je suis persuadé que d'avantage d'options et de produits innovants seront proposés aux voyageurs et révolutionneront la façon de voyager.

Ces innovations vont non seulement simplifier la vie des voyageurs, mais elles sont aussi un facteur important qui changera la donne financière de notre secteur.

Entre 2011 et 2014, les compagnies aériennes ont dégagé des bénéfices alors même que le prix du baril de pétrole brut oscillait autour de 100 dollars US. L'année 2015 a marqué un grand tournant. Pour la première fois de leur histoire, les compagnies aériennes ont enregistré des bénéfices supérieurs au coût moyen pondéré du capital du secteur. En 2016, elles ont généré collectivement un bénéfice record de 35,6 milliards de dollars.

Le secteur reste, toutefois, singulièrement difficile avec un chiffre d'affaires total de 701 milliards de dollars environ, soit une marge bénéficiaire nette totale de seulement 5,1 %. En d'autres termes, les compagnies aériennes enregistrent, en moyenne, un bénéfice par passager d'environ 9,43 dollars. C'est bien moins que ce que la plupart des administrations – au Canada également – prélèvent en taxes et impôts auprès des passagers !

Nous tablons sur une nouvelle année très solide bien que légèrement en recul par rapport à 2016 du fait d'un renchérissement des cours du pétrole.

Le secteur de l'aviation poursuit son essor afin de répondre à la demande accrue pour les voyages observée dans le monde entier. Cette année, 4 milliards de passagers devraient prendre l'avion et plus de 55 millions de tonnes de fret devraient être acheminées par voie

aérienne vers les marchés internationaux. En valeur, ces chiffres représentent un peu plus d'un tiers des marchandises échangées dans le monde.

À l'horizon 2035, les prévisions tablent sur 7,2 milliards de passagers. Le secteur du transport aérien s'engage à atteindre un tel résultat de manière durable. Son objectif est en effet de stabiliser ses émissions nettes grâce à une croissance neutre en carbone à partir de 2020, ainsi que de réduire de 50 % d'ici 2050 ses émissions nettes par rapport au niveau de 2005.

Le secteur devrait y parvenir en s'appuyant sur les progrès technologiques, une coopération accrue et une infrastructure plus efficace. Ces mesures seront toutefois trop tardives pour générer une croissance neutre en carbone à compter de 2020.

Par conséquent, le secteur a demandé de manière unanime à l'ensemble des gouvernements la mise en œuvre d'un dispositif mondial de compensation carbone appelé CORSIA (*Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation*) à partir de 2020. Sous l'impulsion de l'OACI, les gouvernements ont accepté. Cet accord historique a été conclu en octobre dernier dans les bureaux de l'OACI, à quelques mètres d'ici seulement.

Ceci devrait tous nous faire réfléchir. Je ne connais aucune autre industrie qui ait demandé à être réglementée de la sorte et en termes de coûts réels. C'est tout à fait remarquable. L'aviation est ainsi en position d'émettre un certain nombre d'exigences vis-à-vis des gouvernements : remplacement des taxes et impôts environnementaux par le dispositif CORSIA, rétablissement d'une gestion efficace du trafic aérien et incitation à l'utilisation de carburants alternatifs durables.

Dans le contexte canadien, cette approche impliquerait de :

- supprimer la mosaïque de mesures environnementales provinciales afin de s'aligner sur le dispositif CORSIA.
- créer davantage de projets dans la lignée du partenariat conclu à l'aéroport de Montréal-Trudeau pour la production annuelle de 400 000 litres de biocarburant destiné à l'aviation.
- et de rester l'exemple à suivre pour la gestion du trafic aérien grâce au succès de Nav Canada. Nous prôtons de fait une telle démarche comme modèle d'une privatisation nécessaire de la gestion du trafic aérien aux États-Unis.

Les enjeux

Je suis optimiste quant à l'avenir de l'aviation. Il serait néanmoins naïf de ne pas reconnaître les défis auxquels le secteur devra faire face. Le premier d'entre eux à l'échelle mondiale est le défi de la sûreté et je vais me permettre d'y consacrer quelques minutes avant d'aborder les questions spécifiques au Canada.

La sûreté...

Pour le secteur du transport aérien, la sécurité et la sûreté sont d'une importance capitale. Les organismes de réglementation gouvernementaux et l'industrie ont travaillé main dans la main à la construction d'un secteur qui a assuré, l'an dernier, 40.4 millions de vols en toute sécurité. Dix accidents mortels ont été déplorés. Un accident est à chaque fois une tragédie, et nous travaillons sans relâche à l'amélioration de la sécurité. Une chose est cependant certaine : prendre l'avion est le moyen de transport le plus sûr qui soit sur de longues distances.

L'avion est aussi un mode de transport sécurisé. Mais préserver cet état de fait est un réel défi, comme certaines tragédies récentes l'ont montré. Tout le monde a en mémoire les attentats de Bruxelles et d'Istanbul, l'appareil abattu alors qu'il survolait une zone de conflit et celui qui a failli être détruit par un explosif dissimulé à bord.

C'est pourquoi, en septembre dernier, le Conseil de sécurité des Nations Unies a demandé à l'OACI d'élaborer un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde. Ce plan est indispensable et notre industrie est prête à apporter son concours dans le cadre d'une approche coordonnée, y compris la mise en place de mesures contraignantes, imposant aux États l'échange d'information. Toutefois, l'OACI ne peut répondre à cet enjeu majeur qu'avec le soutien actif de ses États membres.

Si la question de la sûreté est du ressort des gouvernements, il n'en reste pas moins que les États et le secteur aéronautique ont une priorité commune : veiller à ce que la sûreté des passagers, de l'équipage et de l'appareil soit assurée. Pour y parvenir, le partage de l'information, ou renseignement, entre les gouvernements et avec notre industrie, est clé. C'est la seule façon de faire barrage aux terroristes avant qu'ils ne s'approchent d'un aéroport ou d'un avion.

Et je devrais souligner que les compagnies aériennes ne cherchent pas à accéder à des secrets d'État. Au contraire, elles partagent les objectifs des gouvernements et peuvent, par leur expérience de terrain, apporter leur contribution pour que des résultats soient obtenus rapidement et avec efficacité. L'interdiction, prononcée la semaine dernière, de conserver en cabine des appareils électroniques de grande taille sur les vols à destination des États-Unis et du Royaume-Uni en provenance de certains aéroports mérite réflexion. L'industrie a rapidement fait bloc pour en assurer la mise œuvre, ce qui n'a pas été chose aisée en raison de l'absence de concertation et du manque de coordination de la part des gouvernements.

Aujourd'hui, nous-mêmes ainsi que nos clients, nous nous interrogeons sur certains aspects qui sous-tendent les mesures de sûreté et la confiance qu'elles nous inspirent :

- Pourquoi la liste des aéroports concernés n'est-elle pas identique pour les États-Unis et le Royaume-Uni ?
- Comment est-il possible de considérer que des ordinateurs portables en cabine sont sans danger sur certains vols et pas sur d'autres ?... surtout sur des vols au départ d'un aéroport identique.
- Il doit certainement exister un moyen de contrôler les équipements électroniques efficacement ?

Les mesures actuelles ne sont pas acceptables sur le long terme, quelle que soit la menace à laquelle elles tentent de répondre. Sur le court terme, il est difficile d'appréhender leur efficacité. Elles créent en outre d'importantes distorsions commerciales. Nous appelons les gouvernements à travailler main dans la main avec nous afin de définir les modalités nécessaires pour continuer à assurer la sécurité des vols sans pour autant confisquer les équipements électroniques personnels de nos passagers.

L'aviation au Canada

Pour en revenir au Canada, le principal enjeu aéronautique pour le pays tient en un seul terme : compétitivité. Les compagnies aériennes canadiennes luttent énergiquement contre la concurrence à l'échelle nationale et internationale. Malheureusement, elles le font dans un cadre réglementaire, qui, dans certains cas, vise à davantage permettre à l'État d'engranger des recettes directes plutôt qu'à contribuer à la réussite économique et sociale de l'aviation.

Le budget fédéral qui a été rendu public la semaine dernière nous a réservé quelques bonnes nouvelles. Le problème du trop-perçu des taxes de sûreté a été résolu. Les services de sûreté ne doivent pas être considérés comme une source de revenus par les gouvernements. Et les voyageurs apprécieront très certainement que des investissements puissent être réalisés pour réduire les files d'attente engendrées par les contrôles de sécurité.

Ce serait une bonne chose si le même raisonnement pouvait présider à la résolution du problème des loyers de la Couronne perçus sur les aéroports. Ces dix dernières années, le gouvernement canadien a en effet empoché quelque 5 milliards de dollars canadiens en tant que propriétaire historique des aéroports du pays. Ce n'est pas ce type de politique qui pourra attirer les touristes et les hommes d'affaires vers ce merveilleux pays qu'est le Canada. Nous avons récemment évalué l'impact économique positif qui résulterait de la suppression des loyers de la Couronne : le PIB augmenterait chaque année de plus de 300 millions de dollars canadiens, permettrait de créer plus de 4 000 emplois et générerait 111 millions de dollars canadiens de recettes fiscales supplémentaires.

Malheureusement, les projets actuels de privatisation des aéroports pourraient aggraver la situation.

Permettez-moi d'être franc. Si les bijoux de la couronne venaient à être vendus, le Canada le regretterait.

Les aéroports devraient avoir pour priorité d'assurer la vitalité économique des villes dans lesquelles ils sont présents. Cette approche implique la nécessité d'offrir une capacité suffisante, des niveaux de service élevés à des prix abordables, afin que les compagnies aériennes puissent développer leur réseau. Les aéroports détenus par les collectivités publiques, comme c'est le cas aujourd'hui au Canada, sont parfaitement positionnés pour aller dans ce sens. Les entreprises privées, en revanche, poursuivent un tout autre objectif, qui est celui d'optimiser les bénéfices des actionnaires.

Il n'est pas d'exemple de cadre réglementaire dans le monde qui soit parvenu à équilibrer à long terme bénéfices et intérêt public. Mais nous avons déjà assisté à l'effet délétère de la privatisation des aéroports sur la compétitivité d'un pays, sur fond de hausse du coût des voyages et de remise en cause de la qualité de service.

Cette affirmation est facile à vérifier. Pour s'en persuader, il suffit de regarder les plus grands aéroports et les marchés du transport aérien les plus dynamiques, Singapour, Hong Kong, Doha, Séoul ou Dubaï. Aucun d'eux n'est détenu par des capitaux privés.

Heureusement, la privatisation des aéroports n'était pas à l'ordre du jour du budget fédéral de la semaine dernière. Et nous espérons que, dans son désir de défendre les intérêts des voyageurs, le ministre des Transports Marc Garneau parviendra à écarter cette idée.

Je suis impressionné par la volonté de dialogue du gouvernement. Cette volonté ressort clairement de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. J'ai donc bon espoir de voir naître une politique visant à renforcer la compétitivité du Canada dans le domaine du transport aérien. Une telle évolution irait dans le sens de l'appel du secteur à une réglementation plus intelligente. Une telle réglementation passerait en substance par des mesures politiques visant à créer de la valeur en résolvant de manière efficace les problèmes réels moyennant une diminution substantielle des coûts de mise en conformité. Avec à la clé une compétitivité accrue.

Le dialogue est la première étape, et peut-être la plus importante, de l'élaboration d'une réglementation plus intelligente. Optimiste par nature, j'espère que la volonté de dialogue qui anime le gouvernement va l'orienter vers une réglementation plus intelligente sur des questions aussi variées que les droits des passagers, le niveau des taxes ou le développement de l'infrastructure.

Une activité vectrice de liberté essentielle

Il est important que le Canada choisisse une politique aéronautique appropriée. Comme indiqué auparavant, l'aviation est un vecteur de liberté. Elle compte aux yeux de tous car c'est elle qui les relie à leurs proches et les aide à élargir leur horizon. L'aviation a le pouvoir de transformer les économies en les reliant aux marchés mondiaux. Elle est en mesure de préserver les avantages énormes de la mondialisation dans un monde sceptique. Elle a aussi la capacité de faire du Canada une nation encore plus prospère et compétitive.

Ce sont là des certitudes, y compris en des temps de grand changement. Je suis persuadé que le monde de l'aviation montréalais continuera à être le moteur d'une évolution bénéfique, durable, sûre et sécurisée de l'aviation mondiale. Et nous avons tous un rôle à jouer dans cette activité vectrice de liberté.

Thank you. Merci.