

Le blues du businessman

Jean Pelletier

Volume 15, Number 3, Fall 1996

Le tourisme d'affaires

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1075060ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1075060ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Pelletier, J. (1996). Le blues du businessman. *Téoros*, 15(3), 13–19.

<https://doi.org/10.7202/1075060ar>

LE BLUES DU BUSINESSMAN

Jean Pelletier, président directeur général
Centre d'études du tourisme et consultant en communication

Chaque jour des dizaines de millions de gens d'affaires – hommes et, de plus en plus, femmes – arrivent (souvent à la course) en taxi (ou en limousine) à l'un des quelque 6000 aéroports du monde pour sauter dans un avion commercial (ou un jet corporatif) ou parfois tout simplement, participer à une réunion avec un autre voyageur de passage ou en quasi transit⁽¹⁾.

Comme l'exprime très bien un fort en thème de la prospective « Travel is and will continue to be the world's largest industry. No matter how sophisticated the telecommunications infrastructure becomes, or how many of our business or leisure activities can be conducted from the comfort of our living rooms, most of us will continue to get up out of our easy chairs because there is no substitute for the real thing. »⁽²⁾ Chose certaine – croissance démographique galopante à l'appui – les industriels (et les gouvernements) des vingt-cinq prochaines années vont vendre des dizaines, voire des centaines d'avions à la Chine⁽³⁾ et à d'autres pays et entreprises, et presque toutes les autorités locales (publiques et privées) vont devoir agrandir ou construire des aéroports, aménager des aérogares, doubler et allonger des pistes et... penser aux accès des aéroports pour pouvoir accéder aux avions (ou... aux salles de réunions des hôtels du voisinage). Plus que jamais l'anticipation semble nécessaire et déterminante, même si nous pouvons avancer peu de précisions car rien n'est fiable, pour paraphraser l'observatrice Françoise Giroud.

L'attaché-case à la main, le sac Louis Vuitton (ou son imitation) en bandoulière et tirant une mini valise sur roulettes⁽⁴⁾ que le Pdg, la cadre supérieure ou le haut fonctionnaire peut apporter en cabine, sont les attributs du voyageur d'affaires qui voit à ses affaires et à ses apparences.

*

À l'heure où l'on « parle (...) de l'internationalisation de tout et de la globalisation de rien »⁽⁵⁾, à l'ère des villes-régions qui attirent les entreprises à haut contenu de savoir, exportent et rayonnent aux quatre coins du monde⁽⁶⁾, dans un contexte de déréglementation et de libéralisation du ciel (en Amérique du Nord, en Europe et, bientôt, pour le transport aérien transatlantique⁽⁷⁾), plus de gens (d'affaires) voyagent plus souvent plus ou moins loin.

Il y a maintenant des avions de tous les gabarits qui permettent aux transporteurs de s'adapter aux marchés de centaines de paires de villes, d'augmenter les liaisons directes (souvent sans escale) et, concurrence aidant, de maintenir le prix des billets à un niveau, somme toute, peu élevé.

D'autant que les entreprises (compagnies aériennes avec, comme partenaires, les chaînes hôtelières) ont, au fil des dix dernières années, multiplié les mesures incitatives et les programmes de reconnaissance pour augmenter leur acheminement ou... conserver leurs clients. De puissantes stratégies marketing viennent appuyer les investissements considérables⁽⁸⁾ (acquisition d'avions, renouvellement de flottes, aménagements intérieurs avec équipements sophistiqués) pour encourager les gens à emprunter le meilleur des transporteurs, aux dires de chacune des cinquante compagnies aériennes les plus connues⁽⁹⁾.

Jadis, chaque pays voulait afficher ses couleurs au-dessus des nuages. Ce sont maintenant les agglomérations urbaines – marchés (et leurs gens d'affaires) qui veulent avoir des liaisons efficaces avec les autres villes du monde, au grand plaisir des constructeurs (Airbus, Boeing et... Bombardier), et qui doivent prévoir des conditions facilitantes, au premier chef, des aéroports, un comme à Toronto et Vancouver ou plusieurs comme à Londres et New York.

DES PORTS AUX AÉROPORTS

«La vitalité d'une nation se mesure à l'activité de ses ports», écrivait, voici tout juste un siècle, le Danois Knut Thorensen. Ce constat vaut désormais pour les aéroports, devenus les véritables baromètres de l'économie (d'un pays, d'une région, d'une métropole), autant que de l'état de ses relations internationales. Jamais auparavant, la planète n'a été si couverte de chantiers aéroportuaires, dont

certain – asiatiques – de grande taille. On agrandit, on adapte, on crée.⁽¹⁰⁾

En 1997, pendant que les Canadiens pourront emprunter le nouveau Pont de la Confédération entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, pendant que les Britanniques tarderont encore à construire des voies d'accès fonctionnelles pour rentabiliser l'Euro-tunnel (et protéger les compagnies de ferries trans-Manche), pendant que les Québécois des régions vont redécouvrir les turbo-propulsés d'InterCanadien, la Chine continuera de s'ouvrir au monde avec la mise en service du nouvel aéroport de Hong Kong (Chep Lak Kok) aménagé sur une île entièrement remodelée et agrandie d'environ 1000 hectares gagnés sur la mer. La plate-forme devrait accueillir, dans un premier temps, environ 35 millions de passagers par année, 70 avions à l'heure, 24 heures sur 24; y débarqueront des investisseurs, ingénieurs, techniciens, artistes et enseignants du... Québec⁽¹¹⁾.

Airbus et Boeing sont d'accord: le moteur de croissance, c'est l'Asie⁽¹²⁾. D'ici l'an 2000, la Chine aura construit ou modernisé 100 aéroports. Et la Corée! Et le Japon avec, notamment, la plate-forme de Kansai construite dans la baie d'Osaka! Sans oublier l'Inde: les gens d'affaires de cet autre géant, démographiquement parlant, représentent un bassin de voyageurs internationaux aussi important que la population totale du Québec...⁽¹³⁾. Même Singapour, avec moins de trois millions d'habitants peut compter sur deux transporteurs aériens mondialement réputés.

En Europe, à Francfort par exemple, une seconde gare ferroviaire, destinée aux trains à grande vitesse, devrait voir le jour au cours des prochaines années. Le nouveau terminal de l'aéroport de Bruxelles, capitale du continent, constitue le plus important projet mené par la Belgique en cette fin de siècle. Cet automne, on a décidé du périmètre du site d'un futur troisième aéroport parisien à... 150 km de la capitale (Eure-et-Loire). Quant à Heathrow, le plus important des quatre aéroports londoniens (avec Gatwick, Luton, Stansted), on y a inauguré un Flight Connections Center (FCC) pour les quelque sept millions de passagers annuels en... transit, etc. De Rome à Zurich des chantiers sont annoncés⁽¹⁴⁾.

Plus près de nous, New York, avec 75 millions de passagers, représente le premier complexe aéroportuaire du monde (J.F. Kennedy, La Guardia et Newark). Montréal et Toronto sont bien arrimés à cette plaque tournante. Les gens de la capitale québécoise doivent passer par Montréal pour s'y rendre!⁽¹⁵⁾

Par ailleurs, ceux et celles qui veulent savoir à quoi pourrait ressembler l'aéroport du XXI^e siècle peuvent aller au Colorado, dans la ville d'adoption des Nordiques et de Patrick Roy: le Denver International Airport est le seul aéroport entièrement nouveau construit au cours des vingt dernières années aux États-Unis. Le chantier a été, depuis 1982, une aventure coûteuse. La plate-forme fait deux fois et demie Paris intra-muros ou deux fois Manhattan. Bienvenue au monde entier... venant d'Asie ou d'ailleurs pour les affaires et... le ski. Baptisée South Service Center, la zone de services du DIA a été qualifiée de ville dans la ville par ses concepteurs.

Plusieurs, plus que l'on a coutume de le penser, prennent l'avion comme d'autres prennent le train de banlieue. Entre Montréal et Québec ou Toronto et New York. Et certains font l'aller-retour en Concorde en moins de 24 heures entre New York et Paris ou Londres pour négocier de visu – au siège social de l'autre centre-ville – au cœur de la City, à Neuilly ou sur Wall Street. Certains auraient du mal à suivre la trace d'un Robert Lepage ou de quelques cadres, ingénieurs et techniciens de SNC-Lavalin entre plusieurs villes de deux ou trois continents ou... deux modestes et courtes pistes d'atterrissage de campagne pour rejoindre les monteuses de lignes envoyés par Hydro-Québec International.

AU QUÉBEC

Vu de Dorval, de Mirabel ou de Saint-Hubert, voire de l'aéroport Jean-Lesage (Québec), de Bagotville (aussi base militaire) ou de Val-d'Or (où peuvent atterrir des 747 (sic) déroutés par la mauvaise température au Sud), les milieux aéroportuaires d'ici sont modestes. Il y a plus de passagers (débarqués ou embarqués) à Chicago O'Hare en vingt minutes qu'à Mirabel en une journée... Mais, en 24 heures, au départ de Mirabel – bientôt (avril 1997) de Dorval –, les gens d'affaires

du Québec se retrouvent aisément en Afrique ou en Amérique du Sud, à Dakar ou Abidjan, Sao Paulo ou Buenos Aires. Par ailleurs, les gens d'affaires, d'associations et des réseaux venus de toutes les régions du Québec se réunissent souvent dans les salons du Hilton de Dorval⁽¹⁶⁾.

Au cours des dernières années, au Canada, donc au Québec, le système aéroportuaire a connu et continue de connaître des changements majeurs: délégation de gestion à des autorités locales et régionales (Airport «Defederalization», selon un observateur attentif)⁽¹⁷⁾, privatisation du système de navigation aérienne (en vigueur depuis le 1^{er} novembre 1996⁽¹⁸⁾), le tout dans un contexte de libéralisation du ciel («Open Skies» en français du Québec) pour faciliter les déplacements professionnels entre Américains, Canadiens et Québécois. La situation nouvelle ne fait pas que des heureux: les transporteurs aériens «refusent» d'acquiescer la facture trop salée annoncée pour fins de rénovation des aéroports⁽¹⁹⁾.

Et pourtant, chaque ville-région, plus que jamais, va devoir, concurrence oblige, investir avec ses partenaires dans l'amélioration de ses installations aéroportuaires et, partant, dans l'accessibilité (intermodale) aux aéroports⁽²⁰⁾.

Les gens d'affaires voyageant sur une base quotidienne, veulent pouvoir arriver à l'aéroport sans délai, se stationner facilement et, voyageant en classe affaires, s'enregistrer rapidement, profiter des nombreux services d'un salon particulier, faire un saut aux boutiques hors-taxes (vols transfrontaliers et internationaux) et... attendre que l'embarquement soit annoncé⁽²¹⁾, puis, que l'appareil se rende en bout de piste et que le pilote ait enfin obtenu l'autorisation de décoller. Vive Dorval et Mirabel pour la faible densité...!

Aéroports de Montréal (ADM), qui jongle avec deux aéroports (en attendant de prendre en charge celui de Saint-Hubert) a, depuis les débuts (en 1992), mis les bouchées... doubles avec de très nombreux travaux, à Dorval principalement, (réaménagement de la jetée transfrontalière, construction d'espaces commer-

ciaux, nouveau hall d'arrivée, etc.), avec une nouvelle aérogare au centre-ville (depuis mars 1995) reliée à la gare Centrale et au métro, des navettes ADM Express (autocars Connaisseur), un service Valet à la carte à Dorval (cartes de crédit acceptées!). Dorval modernise son espace, un nouveau visage se dessine...⁽²²⁾

Comme tout aéroport international, Dorval et Mirabel offrent une gamme de services (restaurants, location de voitures, stationnement, bureaux de change, boutiques hors-taxes, manutention des bagages, etc.). Mais...

Il y aura toujours, dans une catégorie ou une autre, un meilleur aéroport que celui où le voyageur va. Qui a acheté des lainages à Shannon (Irlande) ou des appareils électroniques japonais à Manaus (le long de l'Amazone brésilien) peut éviter le casino de Schiphol (Amsterdam) pour avoir le temps de choisir un fromage Gouda mais ne pourra échapper aux contrôles de sécurité aux aéroports, de Munich à Tel Aviv.

En contrepartie, ADM aurait avantage à s'inspirer des nouvelles technologies déjà appliquées ailleurs comme, par exemple, le système informatique de concordance des bagages⁽²³⁾.

ADM ne peut évidemment rivaliser avec les plus grands. Le chroniqueur Normand Cazalais a déjà (décembre 1994) décrit, pour les lecteurs du journal *Le Devoir*, l'aéroport Charles-de-Gaulle (sous la responsabilité d'ADP, comme Orly) avec son « module d'échanges » et sa gare TGV-RER à cinq niveaux, doté d'un hôtel grand luxe⁽²⁴⁾. Paris, une des dix principales places d'affaires mondiales...

ADM pourrait se mesurer avec les meilleurs de sa catégorie. Encore ici, Normand Cazalais y va d'un exemple fort intéressant souvent cité, celui de l'aéroport SkyCity de Stockholm, ville d'une taille comparable à Montréal. Citation rapportée par le chroniqueur : « Cela ne dérange plus les voyageurs et gens d'affaires de ne pas aller à Stockholm, dans la mesure où ils trouvent ici ce dont ils ont besoin⁽²⁵⁾. » Sic !

Les aéroports de l'an 2000 ? Les images de science-fiction de notre enfance sont en train de devenir réalité avec ces projets futuristes qui surgissent de l'eau à Hong

Kong, Bangkok, Séoul ou Tokyo... Comme le constate l'éditeur asiatique (qui est britannique) du magazine *Flight International*, l'Asie voit grand!⁽²⁶⁾ Des projets d'aéroports qui ont de quoi dérouter les Occidentaux – et les Montréalais – par leur ampleur visionnaire. Souvenez-vous du périmètre original de... Mirabel, notre aéroport du troisième millénaire (vers 2015-2020) qui sera alors relié par TGV (2025) à la métropole américaine pour désengorger New York⁽²⁷⁾.

SKY IS THE LIMIT...⁽²⁸⁾

La très grande majorité des lecteurs (majoritairement détenteurs d'un diplôme universitaire) ont, à moins d'une peur maladive du mal de l'air, vraisemblablement emprunté l'avion plus d'une fois pour un déplacement professionnel quelconque, comme un ATR 42 d'Inter Canadien, un DASH d'Air Alliance, un Boeing (727, 737, 747, 757, 767), un DC-8⁽²⁹⁾ ou un DC-9⁽³⁰⁾, un Airbus (A319⁽³¹⁾, A320⁽³²⁾, A330, A340), voire un L1011 de Royal Aviation ou d'Air Transat pour un colloque à Paris ou un palabre ensoleillé dans le Sud.

On aura depuis longtemps compris (ou perçu) que des combats féroces sont depuis longtemps engagés pour la maîtrise d'un coin du ciel quand ce n'est pas le contrôle des comptoirs d'enregistrement et des salles d'embarquement (« slots ») aux aéroports.

Évidemment, il n'est pas donné (ou offert) à tout le monde d'avoir à se déplacer pour affaires, pour un congrès à Bali ou Delhi, pour une mission à l'Île Maurice (quel sacrifice pour la francophonie !), pour un voyage d'études dans les îles grecques ou le long du Nil, pour un voyage de motivation (dit de stimulation ou vice-versa, ou incentive comme on dit à Marseille) à San Francisco ou San Antonio, pour un tour du monde (en trois semaines) pour le compte de (qui d'autres ?) SNC-Lavalin, pour une réunion de deux jours à Paris (soirée au choix) ou Vancouver (journée additionnelle à Whistler/Blackcomb). Que le tourisme d'affaires est un tourisme difficile⁽³³⁾ ! Il arrive assez rarement que les rencontres d'affaires aient lieu à Little Rock ou Winnipeg... (les nuits sont longues!). Même deux semaines à Atlanta pour les Jeux ne sont pas une sinécure.

Parlez-en aux globe-trotters du Service des sports de la SRC !

Votre avion a pris son envol. Vos voisins de rangée ont-ils payé plein tarif ? ou obtenu un surclassement ? ou « gagné » un voyage d'agrément gratuit grâce au cumul des points-bonis des déplacements professionnels des six derniers mois (aux frais de l'entreprise ou de l'association ?) Champagne pour tous ! (en Première ou en classe Affaires) avant d'incliner le quasi plantureux fauteuil – avec un empatement entre les sièges (avant et arrière) que les habitués d'Air Sardines (Transat, Royal et autres Corsair) ne sauraient imaginer – et de bien s'installer devant l'écran individuel pour profiter d'un choix de jeux, de films, de programmes de musique. Aux autres, en éco, de se voir offrir un plateau-repas digne de l'ancien Québécois.

À moins que vous ne vouliez épater quelques collègues ou amis au bout du fil virtuel en glissant dans la conversation (entre deux gorgées de vin blanc mousseux) que vous survolez actuellement Cleveland ou Gander... en route⁽³⁴⁾ pour Houston ou Londres. Vous allez ouvrir votre micro portable pour une, deux, trois, six ou douze heures à l'abri du téléphone, de l'assistant, des créanciers... Les avions, entre Paris et Montréal, Montréal et Vancouver, Vancouver et Tokyo, Tokyo et Paris, les plus merveilleux espaces de travail avec cinémarbar bien approvisionné, restaurant de qualité, boutique hors-taxe et, règle générale, agents de bord attentionnés, compétents (sécurité oblige)⁽³⁵⁾.

À toutes les échelles - vols internationaux, transfrontaliers, régionaux et locaux (sur la Basse-Côte-Nord par exemple), il y a des problématiques et des enjeux que, malheureusement, on enseigne peu aux jeunes inscrits à un DEC ou un baccalauréat en tourisme. Et pourtant les investissements des entreprises et des gouvernements, comme les dépenses des voyageurs, surtout d'affaires, en matière de transport aérien sont des plus considérables, voire, à l'occasion exorbitants.

Dans le cas des concepteurs constructeurs, on travaille sur des échéanciers détaillés pour la période 2000-2025 (et même 2035) pour faire voler en 2015 jusqu'en 2040 les avions de l'avenir... immédiat.

Déjà, chaque année, voit le jour (et vole!) des appareils de plus en plus sophistiqués, performants et de plus en plus rentables⁽³⁶⁾.

«Here Come The Sky Giants» titrait récemment le magazine *Time*⁽³⁷⁾ et illustre l'article des prochains autobus volants: Airbus A3XX de 555 sièges (deux niveaux de passagers) et Boeing 747-600X (548 sièges). Ces avions vont prendre l'air au tournant du siècle (et des poussières) et sont très attendus (entre Tokyo et Sapporo, Hong Kong et Chicago, etc.).

Le A3XX va afficher une nouvelle dimension du confort pour les passagers: des salles de séjour et des chambres réduiront la fatigue due aux vols long courrier⁽³⁸⁾.

Selon les experts, plus de 1000 avions de ce type seront nécessaires d'ici à l'an 2000...

Les enjeux, comme les batailles, sont bien différents selon qu'on travaille chez un constructeur ou un transporteur. Les perspectives ne sont pas les mêmes en termes de planification et de gestion: horizon 2005 vs horizon 2015.

Le cadre en marketing et ventes chez Boeing vend des avions (et les pièces de rechange - opération fort rentable), celui ou celle d'Air Canada propose ses vols et des sièges. Le premier se bat finement mais agressivement à un très haut niveau d'influence et de décision pour des budgets faramineux: un simple DASH 8-200 (37 sièges) est vendu, selon l'aménagement et l'habillement, entre 16 et 18 millions. Le second cherche à rejoindre (ou à conserver) les passagers les plus payants (les gens d'affaires) qui voyagent souvent et qui ont les moyens (ou ceux de l'employeur) de profiter des sièges de la Première ou de la classe Affaires: d'où les mille et une tactiques et techniques, des points-bonis⁽³⁹⁾ au mille parcouru et un service à terre comme en l'air (voir illustration Air France), pendant que les voyageurs pensent faire du kilométrage avec leurs *Air Miles* (ou autres) par le biais de la fidélisation⁽⁴⁰⁾.

Le transport aérien pourrait être un sujet d'étude plus développé, notamment à Montréal, compte tenu de la vitalité du domaine aéronautique québécois, des

sièges de l'OACI et de l'IATA. D'un point de vue plus systémique, l'univers des avions, jouets d'adultes, est un monde riche d'exemples d'études de cas: intégration verticale comme horizontale, grands groupes constitués par voie de fusions successives («mergers»), partenariats politiques ou économiques, participations croisées⁽⁴¹⁾.

À toutes les échelles, internationales avec les très grands transporteurs qui sillonnent la planète continentale avec l'arrimage avec leur(s) transporteur(s) régional(aux) mieux connus sous le vocable de «feeder». Air Alliance et Inter Canadien jouent ce rôle au Québec pour Air Canada et... Canadien (pour le temps qu'il reste en vie (souffle court pour combien de temps?).

À l'échelle locale, desserte des régions du Québec, de Mont-Joli à Bonaventure par exemple, il faudrait également souhaiter que le ministère du Transport et Tourisme Québec se donnent vraiment la peine d'inscrire quelques petites questions dans les mandats aux consultants pour qu'ils puissent commencer à s'interroger sur les liens possibles entre transport et tourisme, y compris le tourisme d'affaires.

De période de transition en période de transition (selon les gourous du management, des rationalisations et des exercices de planification stratégique), les tenants de l'économie IKEA du transport aérien continuent de courir pour arrimer offre et demande de tous les segments de micro-marchés (géographiques, démographiques, etc.).

L'avion du XXIe siècle, TGV des airs, va mettre à la portée de quelques milliards d'habitants d'Asie et du... Québec les 12 000 pistes d'atterrissage du village global.

CONCLUSION

Annuellement, se brassent des centaines de milliards dans l'aéronautique à l'échelle mondiale⁽⁴²⁾. Quand allons-nous voler sur un supersonique gros porteur? 2025? 2035? 2045? Et pour quelles destinations?

En fait, l'avenir est indéchiffrable comme toujours, mais l'idée qu'on s'en fait commande l'état d'esprit du présent et

devient du même coup un élément actif⁽⁴³⁾.

Comme l'a déjà souligné Bernard Marck: «À quel Saint (Ex) se vouer?»⁽⁴⁴⁾. It's a flat world after all... La fin du travail - à l'ère de l'économie IKEA - étant inexorablement, pour plusieurs travailleurs dans la production, va favoriser l'expansion des voyages (mobilité professionnelle, temps libre, culture du nomadisme du XXIe siècle, etc.).

Bienvenue au XXIe siècle! Le futur est déjà arrivé. Même le «nouveau» Journal de Montréal présente maintenant une météo spécialement conçue pour les besoins des gens d'affaires qui voyagent. Pierre Péladeau, du haut de son hélicoptère personnel, qui, matin et soir, emprunte la voie des airs entre Sainte-Adèle et le centre-ville de Montréal, a, comme Laurent Beaudoin (qui, lui, vole - quasi quotidiennement - sur un Challenger ou sur un... Learjet), compris l'importance stratégique de l'aéronautique dans le développement des industries du tourisme et du voyage, non seulement aux plans international et continental mais aussi pour l'avenir des régions du Québec.



NOTES

- (1) À titre d'exemple, le Hilton (The Hilton comme on dit à Paris) de Roissy Charles-de-Gaulle, ouvert en 1994, c'est 20 salles de conférences, une salle de réception de 900 personnes, des prises pour transmission informatique dans les 383 chambres, un fitness club (en français de France). Bref, comme le souligne leur message publicitaire, «un grand hôtel et un grand centre d'affaires» ... à deux pas du RER.
- (2) NAISBITT, John (1994), *Global Paradox*, p. 189.
- (3) Pour mémoire, plus de 21% de la population mondiale vit en Chine.
- (4) Le modèle dernier cri (décembre 1996) est, selon *FORTUNE, Travelpro BusinessPlus Rollaboard* (23 décembre 1996), p. 258, 229,95 \$ US : « this particular model has a padded laptop case hidden inside that zips open separately so you can get at your computer without disturbing the rest of your bag. It even provides a handy fold-down desk/shelf, should you be unlucky enough to wind up stuck at » (the airport). N.B. : la majorité des gens d'affaires ont, bien sûr, des produits American Tourister, Lark, Samsonite, Jaguar, etc.

AVIONS D'AFFAIRES

Observée dans l'environnement nord-américain, la bataille entre fabricants de jets d'affaires se limite à deux «grands»: Canadair (Bombardier) avec le Challenger (surtout le CL 604) et, bientôt, le Global Express et Learjet (Bombardier) surtout avec le Learjet 60 d'une part, et Guffstream avec le IV-SP et, très bientôt le V d'autre part. Cessna, avec les Citation ou Astra (Israël Aircraft Industries) avec les Galaxy occupent des créneaux. Et ce, sans compter les nombreux constructeurs de turbopropulseurs.

Vue à l'échelle mondiale, il faut compter avec d'autres «grands», au premier chef, Dassault et les Falcon 900B et 2000 (certains «petits» avions d'affaires sont des trireacteurs).

La National Business Aircraft Association (NBAA), lors de sa convention annuelle (la 49e en 1996!), présente une exposition de quelque 200 avions différents. Plusieurs entreprises - souvent multinationales -, les gouvernements et les princes ont leur propres flottes de six, huit, dix jets.

Flexibilité, vitesse, service à la demande sont les atouts de l'aviation d'affaires pour des coûts parfois très... compétitifs. Nombreux sont ceux qui, depuis longtemps, ont démythifié le jet d'affaires au-delà de l'image valorisante¹⁰².

MONTRÉAL AÉRONAUTIQUE

Récemment (début novembre 1996), les médias québécois nous apprenaient que Boeing faisant des démarches à Montréal pour embaucher des ingénieurs qualifiés et expérimentés.

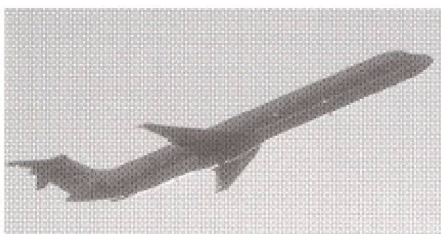
Un dossier spécial de l'hebdomadaire *Les Affaires* (13 juillet 1996) parle d'une «industrie qui roule à plein régime». Trente cinq mille emplois et sept cents postes à... combler. En 1994, (dossier spécial du 9 juillet), *Les Affaires* s'interrogeait: «Y aurait-il une vie sans Bombardier?»

CAE Électronique, Héroux, Mecair, Pratt & Whitney, Bell Hélicoptère Textron, Air Canada, Marconi, etc... L'incertitude politique? Quelle incertitude? Il est normal qu'il y ait des turbulences dans le domaine aéronautique!

BOMBARDIER

C'est une société canadienne (siège social à Montréal) exerçant des activités de conception, de développement, de fabrication et de commercialisation dans trois domaines: matériel de transport, produits de consommation motorisés et... aéronautique (et services reliés) qui exploite des usines dans neuf pays et emploie 40 000 personnes. Chiffre d'affaires de l'exercice clos le 31 janvier 1996: 7,1 milliards \$ CN.

Le Groupe aéronautique réunit toutes les activités aéronautiques tant en Amérique du Nord qu'en Europe, soit Canadair et de Havilland au Canada, Learjet aux États-Unis de même que la division aéronautique de Shorts en Irlande du Nord. Il faut reconnaître que Bombardier s'est taillé une place de chef de file dans le marché des avions d'affaires et de transport régional¹⁰³.



AIR CANADA - CANADIAN

a) «Hollis Harris has led Air Canada out of the financial wildness. After 4 years of losses, the airline is profitable and growing».

FLINT, Perry (juin 1995), «The Business is actually free again!», *Air Transport World*, Washington, p. 26.

b) «If they're (Canadian Airlines International) successful in getting the co-operation that they're requesting... then the chances of the company continuing to operate as it is currently configured would appear to be assured for the near term»

LARKIN, Ted (analyste de la firme Bunting Warburg Inc), (10 décembre 1996), *The Financial Post*, p. 3.

Comme on dit au Canada, the show must go on! À suivre... de près par analystes financiers interposés. Le meilleur expert est le Québécois Jacques Kavafian (Research Capital Corp. à Toronto) souvent cité dans les pages économiques des quotidiens.

AIRBUS ET (vs) BOEING

L'Europe est depuis plus de quinze ans à la poursuite de l'Amérique. Pendant l'aventure (échec commercial) franco-britannique du Concorde, Air France et British Airways emportaient et emportent encore leurs passagers sur des... boeings (majorité des flottes).

Le consortium Aérospatiale (France), DAZA (Allemagne), British Aerospace et CASA (Espagne) avait réussi à gagner du terrain, dépassant avec plaisir le numéro deux de l'aéronautique, McDonnell Douglas, qui annonce, ce 15 décembre, qu'il devient partie de Boeing pour créer le plus gros avionneur mondial. L'approbation des autorités de Washington sera vraisemblablement une formalité (en 1997).

Difficile de mesurer tous les impacts faute de recul. Il ne faut pas perdre de vue que Boeing et McDonnell Douglas travaillent beaucoup dans les domaines de la défense et de l'aérospatial. Et les deux entreprises ont des filiales au Canada. **N.B.:** Bombardier devient le troisième concepteur et constructeur d'avions au monde... mais se spécialise dans les appareils régionaux et les jets d'affaires.

AÉROPORTS DE MONTRÉAL

ADM est une administration aéroportuaire locale (AAL) responsable de la gestion et du développement des aéroports de Montréal par l'entremise d'un bail d'une durée de 60 ans signé avec Transports Canada. Le gouvernement fédéral conserve la juridiction des douanes et de la sécurité (IGRC) sur les sites. La gestion des services aéroportuaires incombe entièrement à ADM. ADM est une société à but non lucratif... avec nombreuses filiales...

C'est le conseil d'administration de la Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM) composé de 21 membres nommés par les organismes du milieu qui agit aussi comme conseil d'administration d'ADM (Ville de Montréal, Ville de Laval, Conférence des maires de banlieue, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Corporation de promotion à Mirabel (COPAM) et Société montréalaise de développement (SMD) et Ville de Longueuil, conjointement).

- (5) LATOUCHE, Daniel (1990). «Les violons tristes». *Le Devoir*, 12 janvier.
- (6) MARTIN, Fernand et MARTIN, Robert (1996). *Harmonisation des données métropolitaines Canada-États-Unis avec référence à la région métropolitaine de Montréal*. Ville de Montréal, 53 pages.
- (7) Les États-Unis et l'Union européenne ont entamé au cours de l'automne 1996 leur première série de discussions pour établir des « règles équitables de libre concurrence sur l'Atlantique Nord et, éventuellement, avec d'autres pays voisins comme ceux d'Amérique latine ». Agence France-Presse, 29 octobre 1996.
- (8) En novembre 1996, USAIR et Airbus ont conclu une vente de 120 avions moyen-courrier accompagnée d'une option portant sur 280 appareils. Au cours du même mois, American Airlines et Boeing ont annoncé une entente de longue durée (1998-2018) de l'ordre de 35 milliards \$ (US) pour la livraison de 630 (sic) appareils (103 commandes fermes et 527 options pour des 737, 757, 767 et 777). Il faut être très prudent avec de telles options et la valse des milliards avant de conclure que les 900 avions seront bel et bien livrés. Les constructeurs comme les compagnies aériennes peuvent avoir des motifs stratégiques à faire des effets d'annonce. On l'a déjà vu avec l'annonce du 15 décembre 1996 (fusion Boeing-McDonnell) Qui vivra verra ! Le 747, comme le super-sonique Concorde, auront-ils été des avions du... deuxième millénaire?
- (9) L'Association du transport aérien international (IATA) compte actuellement 256 transporteurs membres représentant 70 pays. En 1995, ils ont transporté 352 millions de passagers. Le siège d'IATA (comme celui de l'OACI - Organisation de l'aviation civile internationale) est à Montréal. Le directeur général et l'organisme est l'ancien président directeur général d'Air Canada, Pierre J. Jeannot; il est aussi chancelier de l'UQAM... Il vient d'annoncer (16 décembre 1996) une accentuation de l'implantation d'IATA dans la métropole québécoise en transférant certaines activités majeures de Genève à Montréal. Quand on prend de la hauteur, les débats constitutionnels locaux apparaissent moins... gros (porteurs). **N.B.**: Messieurs Chrétien et Bouchard ont participé le 5 décembre 1996 à l'inauguration de la Maison de l'OACI (183 pays membres) construite au cœur de la cité internationale de Montréal au coût de 100 millions. L'édifice de quinze étages, à proximité du Palais des congrès, de Place Bonaventure et du Centre de commerce mondial, accueille 800 employés.
- (10) Voir MARCK, Bernard (1995). «Chantiers aéroportuaires: un avenir chargé», *Aéroports Magazine*, no 255, p. 20-41.
- (11) L'aéroport Chep Lak Kok (coût estimé à 21 milliards \$) pourra, à terme, traiter une capacité de 87 millions de passagers.
- (12) Plus de 50% de la population mondiale y vit. Qui plus est, il s'agit de communautés jeunes.
- (13) On estime à près de 250 millions de personnes le nombre de citoyens indiens qui composent la classe dite moyenne.
- (14) Des sommes considérables ont été également investies à l'aéroport Pearson (Toronto) pour moderniser les installations existantes (Terminals 1 et 2) après l'ouverture (en février 1991) du magnifique Trillium Terminal III. Ce dernier, construit et géré par le secteur privé, a presque tout pour plaire aux plus exigeants: «With 100,00 square feet of foodservice and retail space, travellers will now be able to choose from a plethora of different foodservice experiences, from fast-food to more elegant dining. And for weary travellers who don't want to travel far and wide to get to their hotel rooms, Swissôtel introduces its first Canadian property, conveniently connected by a skywalk to the terminal. Finally, for those travellers who like to "shop til they drop", Terminal III is teeming with upscale retail outlets including the worked-renowned Harrod's of London.» in *Food-service and hospitality Report*, June 1991, p. 33.
- (15) Au cours des douze dernières années, il y a eu au moins trois tentatives d'assurer des liaisons directes (sans escale) entre Québec et la Grosse Pomme. Il faudrait sérieusement s'y mettre avec une stratégie marketing au moins biennale affaires-agrément (types d'appareils, horaires, forfaits et promotion).
- (16) «Rendez-vous à l'aéroport. Lequel, au vôtre ou au mien ?» Boutade rapportée par CAZELAIS, Normand (1996), «Les aéroports de l'avenir», *Le Devoir*, 5 février. Dans sa chronique, l'auteur signalait un article récent publié par le *International Herald Tribune* intitulé «Airports of Future Skip Cities».
- (17) HAMILTON, Gordon (1994). «Airport "Defederalization" - A New Industry in Canada», *ATAC Bulletin*, mai, p. 3. Extrait: «Canada is one of the few developed nations in which the federal government directly manages the airports. One result of this has been national standards that do not reflect local market conditions.»
- (18) L'ensemble du réseau, et les 6000 emplois fédéraux affectés, ont été transférés de Transports Canada à NAV Canada, pour une contrepartie de 1,5 milliard. Selon la Presse Canadienne, les activités de la nouvelle entreprise seront financées par des frais aux usagers que percevront les compagnies aériennes. «Contrôle privé dans les tours», *Le Devoir*, 1er novembre 1996. **N.B.**: Le plus important appel public à l'épargne dans l'histoire du Canada s'est terminé le 16 décembre 1996 par la clôture d'une émission de 750 millions d'obligations-recettes («revenue bonds») effectuée par Nav Canada. L'appel public a été entièrement souscrit. Nav Canada avait émis ces obligations dans le but de rembourser une partie de sa dette de trois milliards contractée le 31 octobre dernier pour financer l'acquisition du système de navigation aérienne civile du gouvernement fédéral. Voir *La Presse*, 17 décembre 1996.
- (19) Affrontement entre directeurs des aéroports et représentants des compagnies aériennes, lors de l'assemblée annuelle de l'Association canadienne du transport aérien (ATAC), quand a été abordée la question du paiement de quelque quatre milliards de rénovation maintenant que le fédéral a décidé de ne plus faire ces investissements. Voir *Le Devoir*, 19 novembre 1996.
- (20) Dans le sillage de la décision d'ADM de ramener tous les vols internationaux réguliers de Mirabel à Dorval à compter d'avril 1997, le ministère québécois du Transport s'est vu obligé de revoir ses priorités dans le Grand Montréal. Au Sommet sur l'économie et l'emploi (oct.-nov. 1996), ont été annoncés des investissements de 36 millions \$ pour améliorer les voies d'accès à l'aéroport de Dorval (Groupe de travail sur la relance de la métropole).
- (21) Ceux et celles qui ont un tant soit peu voyagé (eu la chance de) aux frais de la princesse ou de l'entreprise peuvent débattre des mérites des aéroports et des espaces que les compagnies aériennes y aménagent. Pour les «pauvres» qui n'ont pas les moyens d'emprunter le Concorde ou de «voler» en Première, l'auteur suggère la Upper Class (1 000 \$ de moins que la First régulière) de Virgin (la compagnie de Richard Branson); au Virgin Clubhouse de Heathrow, on y reçoit massage, facial et manucure en douceur... **N.B.**: pour éviter la circulation londonnienne, si vous voyagez léger, Virgin ira vous chercher en moto plutôt qu'en limo! Voir à ce sujet TEITELBAUM, RICHARD (1996), *My Airport, My Palace* in *Fortune*, 22 juillet, p. 152-153.
- (22) *Espace*. Sera publié quatre fois par année par les Services à la clientèle et le service des Affaires publiques et la communication d'ADM. Vol. 1 - Octobre 1996, 8 pages (anglais-français).
- (23) Voir PAYNE, Robert A. (1995), «Le système informatique de concordance des bagages se caractérise par sa sûreté optimale et sa commodité» *Journal OACI*, janvier/février, p. 20-21. Le système en vigueur à Francfort depuis 1993 est branché aux ordinateurs centraux de plusieurs transporteurs aériens.
- (24) CAZELAIS, Normand (1994), «Charles-de-Gaulle : une aéroport internationale» *Le Devoir*, 19 décembre, p. 3.
- (25) Article déjà cité, note 16, *Le Devoir*, 5 février 1996.

- (26) Voir LEWIS, Paul (1996), «Thinking Big, Building for the Future», *Swissair + Gazette*, vol. 4 no 26, p. 54-56.
- (27) Ceux et celles qui auraient un peu de mal à partager cette hypothèse seront heureux d'apprendre qu'au début de décembre (1996), les autorités municipales de Los Angeles (LAX en langage aéroportuaire) ont dévoilé un plan directeur pour améliorer l'aéroport principal de cette porte ouverte sur l'Asie. Le «master plan» prévoit des investissements pouvant s'élever à 12 milliards (US, bien sûr) pour pouvoir recevoir 93 millions de passagers en 2015, une augmentation de 60 % par rapport aux données actuelles.
- (28) Titre emprunté à l'auteur. PELLETIER, Jean (1990), «La déréglementation du transport aérien aux États-Unis : « The sky is the limit... »», *Téoros*, vol. 9, no 2, juillet, p. 43-36, et PELLETIER, Jean (1984), «Une place au ciel pour tout le monde», *Téoros*, vol. 3, no 2, juillet, p. 11-14 et 19-20.
- (29) Le DC-8 était une des spécialités de feu Nationair (créée en 1984, pilotée par Robert Obadia qui, avec sa femme et son fils, fait face à nombre de chefs d'accusations en vertu de la Loi sur les faillites). Procès fixé au 16 juin 1997.
- (30) Le transporteur Air Canada a, au cours de l'automne dernier, annoncé que, pour faire face à une croissance soutenue, il doit finalement conserver 15 des 35 vieux DC-9 (92 passagers) jusqu'en 1998-1999 (minimalement) en y mettant le prix avec une mise aux normes (5 millions par appareil), entre autres pour ajouter les fameux silencieux (« hush kits ») au coût de 2,5 millions \$ par DC-9.
- (31) Air Canada a reçu en décembre 1996 son premier A319 (112 passagers), d'une série de 35 appareils, qui arrivent au rythme de deux par mois à compter de janvier. Air Canada est le premier transporteur nord-américain à faire voler ce type d'avion du nord au sud et d'est en ouest. Ce sera le nerf air canadien (avec, évidemment, les RJ de Canadair) pour livrer la bataille des cieux ouverts.
- (32) Air Canada compte déjà depuis quelques années des A320 et A340 (long courrier)... Dossier complexe. Suite partielle à venir dans le cadre des débats devant les tribunaux où s'opposent les avocats de Brian Mulroney et les procureurs du gouvernement fédéral.
- (33) Voir à ce sujet un numéro spécial collection *Les cahiers d'Espaces, Le Tourisme d'Affaires*, no 10, juin 1988, 80 pages.
- (34) *EnRoute*. Revue de bord mensuelle gratuite sur Air Canada qui présente mille et une propositions aux gens d'affaires (celles d'AT&T, Sharp, Sprint Canada, Canada direct (Télé globe), American Express, quelques suggestions culturelles et gastronomiques (à destination) sans oublier, bien sûr, les produits Vacances Air Canada et... la carte Diners Club International EnRoute. Chaque transporteur aérien a évidemment son périodique sur papier glacé présentant souvent les mêmes annonceurs (cartes de crédit, location de voitures, etc.).
- (35) Voir HAILE, Belai (1996), «Les agents de cabine sont un élément important de la sécurité dans la prévention des accidents et dans l'assistance aux passagers», *Journal OACI*, juin, p. 10-11 et 29.
- (36) BOUEY, Jim (1996), «Les nouvelles technologies des cellules, des systèmes et des moteurs améliorent les performances des triréacteurs», *Journal OACI*, janvier-février, p. 7-9 et 24.
- (37) 16 septembre 1996, p. 31-32.
- (38) LAMBY, Stephan (1996), «L'A3XXX: le futur membre de la famille Airbus», *Deutschland Magazine*, no 4, août, p. 34-35.
- (39) Le dossier des «points» mériterait à lui seul un dossier *Téoros*. Les institutions financières (banques et apparentées comme AMEX) avec leurs VISA et MASTERCARD, les transporteurs (principalement aériens) et les chaînes hôtelières ont imaginé des «privilèges» qui finissent par conditionner certains voyageurs d'affaires à organiser leurs itinéraires de façon à leur garantir la gratuité des billets d'avion pour les vacances annuelles de toute la famille... à l'autre bout du monde. Ah les «frequent-fliers»!
- (40) Voir CITRONOT, Luc (1994), «Frequent Flyer, le prix de la fidélité», *Voyages d'Affaires*, no 28, mars-avril, p. 27-38. Il faut savoir jouer ses... cartes!
- (41) Dans l'industrie du transport, comme dans celles du tourisme et du voyage, on peut observer depuis 25 ans les tendances structurelles (globalisation et actions locales ou ciblées). On voit, par exemple, la filiale no 126 de la multinationale A s'associer à la filiale no 77 de la multinationale C pour «avalier» la filiale no 28 de la multinationale B. Pensons aux Lyonnaise ou Générale des eaux en France ou à... Boeing-McDonnell Douglas ou encore à... Bombardier et American Airlines dans la compagnie Business Jet Solutions pour louer des avions d'affaires en temps partagé.
- (42) Un seul exemple: le système de compensation financière inter transporteurs d'IATA a «brassé». Ajoutez l'aménagement des installations aéroportuaires, la vente de quelques centaines d'avions (gros porteurs, avions régionaux, jets d'affaires).
- (43) Voir GIROUX, Françoise (1996), *Le Nouvel Observateur*, 27 juin.
- (44) MARCK, Bernard (1994), «Débarquement littéraire sur tous les fronts», *Aéroports Magazine*, no 250, juillet-août, p. 54-55. L'auteur rappelle que le fondateur de l'Aéropostale avait prédit (en 1944) le probable lendemain d'après-guerre de démocratisation du transport aérien civil où «les aviateurs deviendraient des conducteurs d'autobus volants».
- (45) NOYÉ, Régis (1994), «Aviation d'affaires - l'après-crise», *Aéroports Magazine*, no 253, novembre, p. 50-51 et CITRINOT, Luc (1992), «Aviation privée: des affaires à l'incentive», *Voyages d'affaires*, no 19, mai-juin-juillet, p. 36-41.
- (46) Au cours des cinq derniers mois de 1996, Bombardier a fait les (bonnes) nouvelles avec (entre autres) les annonces suivantes: a) 25 Dash 8-200 (37 passagers) vendus en août à Horizon Air (Seattle), filiale d'Alaska Air Group (N.B. : à ce jour, plus de 500 Dash 8 ont été livrés ou commandés), b) 1er vol expérimental du Global Express le 13 octobre (pourra amener huit passagers sur 12 000 km à Mach 0,89); déjà plus de 50 commandes, c) près de 200 RJ (Regional Jet de 50 sièges - déjà fort utilisés par Air Canada (24 appareils) et Lufthansa - ont déjà été vendus, d) « prêt » de 87 millions \$ du gouvernement fédéral pour le R&D en vue du CRJX, version allongée (70 sièges) du bi-réacteur RJ, e) en novembre, annonce de la 100e vente du Learjet 45 (différent du 31A et du 60) : le premier appareil assemblé a été dévoilé aux (nombreux) intéressés le 14 septembre... 1996 (sic); toute la production prévue jusqu'en 1999 est déjà soldée aux riches d'Arabie et d'ailleurs et peu célèbres (sur la place publique), f) Bombardier achète (début décembre) la Division aménagement et finition d'avions d'affaires INNOTECH pour l'habillage des Challenger et des Global Express et g) au moment de mettre sous presse le présent numéro de *Téoros*, le gouvernement canadien était sur le point d'annoncer un nouveau « prêt » (54 millions) pour la R&D sur un nouveau Dash 8-400 (70 passagers). Bref, Bombardier fait flèche de tout bois.