

# Étude de viabilité des fermetures de bases

## Composante d'Air Canada du SCFP

Août 2008

Version finale

---

### Historique

Le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé son intention de supprimer 2 000 emplois en raison de la hausse record du prix des carburants. Pour les chefs de cabine du transporteur (les agents de bord en chef à bord des appareils) et les agents de bord, ces compressions signifiaient la perte de 7 % des effectifs, soit 500 emplois sur 7 200.

Ces suppressions d'emplois découlaient d'une diminution de 7 % de la capacité totale du transporteur à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2008. Cette diminution de la capacité doit être répartie de la façon suivante :

- 2 % des vols intérieurs
- 13 % des vols transfrontaliers vers les États-Unis, et
- 7 % des vols internationaux (soit 18 % des vols transpacifiques et 8 % des vols transatlantiques).

Les représentants d'Air Canada ont indiqué que ces pertes d'emplois et la diminution des itinéraires étaient la conséquence directe de la montée du prix du brut jusqu'à 135 \$ le baril. La compagnie a affirmé que si le prix du brut dépassait les 150 \$ le baril (ou 11 % de plus), d'autres compressions d'emplois et d'itinéraires devraient être envisagées. Aujourd'hui, le prix du brut est à moins de 115 \$ le baril, soit environ 15 % de moins que le sommet de juin à l'origine du déclenchement des compressions.

Le 9 juillet 2008, Air Canada a confirmé qu'il y aurait suppression d'un minimum de 300 postes de personnel de cabine à Vancouver et une fermeture complète des bases de Halifax et Winnipeg. Une décision justifiée par une étude interne de viabilité des bases réalisée par la compagnie.

Air Canada disait que la faiblesse du marché asiatique justifiait les compressions de postes à Vancouver. La compagnie affirmait aussi que des changements majeurs à son exploitation rendaient nécessaires les fermetures des bases de Halifax (186 membres du personnel de cabine) et de Winnipeg (145 membres du personnel de cabine). Selon le transporteur, ces bases étaient dans une position fragile depuis longtemps et leur fermeture ne dépendait pas du prix des carburants (même si le brut redescendait à 60 \$ le baril). Selon Air Canada, le maintien de bases de cette taille n'a tout simplement pas de sens d'un point de vue économique.

Avec l'annonce de ces fermetures, Air Canada faisait grimper les pertes d'emplois à au moins 632 membres du personnel de cabine actifs et inactifs, ce qui ramène le nombre total de ses membres à 6 600. Il n'y aura plus que Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal comme bases d'agents de bord.

## **Besoin d'une étude par le syndicat**

Air Canada affirme que son étude de viabilité des bases justifie la fermeture des bases de Halifax et de Winnipeg. Jusqu'à maintenant toutefois, Air Canada ne nous a servi que des généralités à propos de sa décision et de la méthodologie de son étude (effectuée semble-t-il en quatre jours seulement). La compagnie se contente de dire que l'existence de ses bases la force à maintenir un trop grand nombre de vols, un non-sens économique et que trop de membres du personnel de cabine partent de ces bases pour aller effectuer des vols à partir d'autres bases. Air Canada n'a demandé ni au syndicat ni à ses agents de bord de contribuer à cette étude et refuse de la rendre publique et de la communiquer au syndicat.

Les chefs de cabine et les agents de bord, représentés par le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), ont décidé de mener leur propre étude de viabilité des fermetures de bases, afin de confirmer les arguments de la compagnie justifiant les fermetures.

Le postulat de base est qu'il devrait y avoir de solides raisons d'affaires pour fermer ces bases.

Le résultat de l'analyse menée par le SCFP est que la fermeture de deux bases de personnel de cabine n'est pas justifiée. Question efficience, pour le maintien des vols qui continueront à arriver et à partir de ces deux villes, la fermeture des bases ne permettra pas à la compagnie d'épargner de l'argent, de fait il lui en coûtera plus pour assurer ces vols. De plus, les fermetures mettront en danger le service aérien dont bénéficient ces collectivités et ces régions.

## **Il y a suffisamment de vols pour justifier le maintien des bases**

Pour contrer ce que prétend Air Canada, soit que ces vols lui sont imposés contre toute raison économique, simplement pour maintenir les bases artificiellement ouvertes, le syndicat a tenté de déterminer quel est le volume naturel du trafic entrant et sortant de Winnipeg et Halifax pouvant être assuré efficacement par des membres du personnel de cabine basés dans ces deux localités.

Cette analyse a été difficile à effectuer parce qu'Air Canada, afin d'éviter l'indignation du public, n'a pas indiqué l'ensemble des modifications à son exploitation qui sont envisagées pour ces deux localités. Par exemple, une diminution du nombre de vols aura nécessairement une incidence sur ces calculs. Par contre la demande semble plutôt être en augmentation. Le facteur de charge pour juillet 2008 a été de 1,7 % supérieur à celui de juillet 2007 et égal à celui de 2005, une année record pour Air Canada.

Malgré tout, sur la base des horaires de vols rendus publics, en prenant pour acquis une diminution de 2 % de la capacité intérieure et en excluant tous les vols arrivant ou partant de Halifax et de Winnipeg qui peuvent être pris en charge de façon plus efficace par des membres du personnel de cabine d'autres

bases, le syndicat a été en mesure d'identifier un niveau conservateur de trafic naturel pour ces deux bases (en utilisant les horaires de vols de novembre 2007, janvier, avril et août 2008, qui devraient être représentatifs du nouvel horaire possiblement réduit pour l'année).

Sur cette base, nous sommes arrivés à la conclusion que la base de Halifax aura besoin d'un minimum de 103 à 105 agents de bord actifs et celle de Winnipeg de 90 à 92 afin d'assurer le service sur les vols entrant et sortant de ces bases et ne pouvant être assurés par des agents de bord provenant d'autres bases sans qu'ils aient à passer une nuit en escale à l'hôtel. Considérant qu'il y a en tout temps environ 25 agents de bord inactifs sur chacune de ces bases (en raison de congés, de maladies ou d'autres raisons), le personnel dont ces bases auraient besoin pour fonctionner ne serait que légèrement inférieur à ce qu'il est actuellement, soit respectivement 186 et 145.

Les calculs détaillés qui ont mené à cette estimation de dotation de personnel pour le trafic naturel sur ces deux bases sont indiqués ici.

#### *Exigences en matière de dotation de personnel pour Halifax*

- 33 chefs de cabine et 52 agents de bord pour les programmes de vols mensuels prévus, soit un total de 85 détenteurs de programmes de vols normaux.
- Il faudra aussi de 8 à 10 agents de réserve pour assurer le service sur les vols en cas de maladie etc. chez les détenteurs de programmes de vols normaux.
- Pour assurer la couverture pendant les vacances qui sont en moyenne de 30 jours par an, il faudra 10 membres du personnel de cabine supplémentaires.
- Il faut aussi compter 59 heures de vols hors programmes ou d'heures de vols qui n'ont pas été planifiées.
- Avec 25 membres du personnel inactifs, il faut un total de 128 à 130 membres du personnel de cabine.

#### *Exigences en matière de dotation de personnel pour Winnipeg*

- 20 chefs de cabine et 53 agents de bord pour les programmes de vols mensuels prévus, soit un total de 73 détenteurs de programmes de vols normaux.
- Il faudra de 8 à 10 agents de réserve.
- Pour assurer la couverture pendant les vacances qui sont en moyenne de 30 jours par an, il faudra 9 membres du personnel de cabine supplémentaires.
- Il n'y a pas de vols hors programmes (tout le temps de vol disponible est couvert).
- Avec 25 membres du personnel inactifs, il faut un total de 115 à 117 membres du personnel de cabine.

Sur la base de cette analyse du trafic naturel, nous pouvons affirmer que des bases légèrement plus petites peuvent être maintenues à Winnipeg et Halifax d'où les vols seront assurés de façon efficiente et rentable pour Air Canada.

## Coûts des escales et des vols de mise en place additionnels

Pour exploiter les vols de l'horaire actuel (ou d'un horaire légèrement réduit) entrant et sortant de Winnipeg et Halifax, Air Canada doit s'assurer que suffisamment d'agents de bord entrent et sortent de ces villes si elles ne disposent plus de bases d'agents de bord. En d'autres termes, Air Canada doit disposer du nombre d'agents de bord requis pour assurer le service sur tous les vols planifiés sur toute période de 24 heures. S'il manque de personnel, il faudra qu'Air Canada ait des agents de bord en escale dans un hôtel (hébergement et dépenses payés) ou encore que des agents de bord effectuent des vols de mise en place, assis à la place de passagers payants, pour rejoindre le vol qui leur a été assigné.

Sur la base de l'horaire projeté, le syndicat a conclu qu'en majorité, les vols passant par Winnipeg et Halifax partent tôt et arrivent tard. En conséquence, les agents de bord qui arriveront par le dernier vol devront passer la nuit en escale pour pouvoir assurer les vols prévus le lendemain parce qu'aucun membre du personnel de cabine se sera basé dans ces villes.

Les résultats de cette analyse pour Winnipeg et Halifax sont les suivants :

Premiers vols arrivant à Winnipeg		
En provenance de	No. de vol	Arrivée
YHZ	0 sans escale	
YUL	433/261	11 h 23
YYZ	259	9 h 47
YYC	8332	11 h 23
YVR	294	12 h 10

Derniers vols partant de Winnipeg		
En provenance de	No. de vol	Départ
YHZ	0 sans escale	
YUL	1114	16 h 10
YYZ	268	15 h 00
YYC	285	14 h 30
YVR	299	19 h 55

Premiers vols arrivant à Halifax		
En provenance de	No. de vol	Arrivée
YUL	622	10 h 40
YYZ	602	10 h 45
YWG	0 sans escale	
YYC	1182	6 h 25
YVR	0 sans escale	

Derniers vols partant de Halifax		
En provenance de	No. de vol	Départ
YUL	671	19 h 50
YYZ	620	19 h 00
YWG		
YYC	1183	18 h 25
YVR		

Si la base de Halifax est fermée, tous les membres du personnel de cabine qui arriveront sur un vol après 19 h 50 devront passer la nuit à l'hôtel pour assurer les vols du matin. Lorsque le nombre d'agents de bord disponibles le matin et le soir ne sera pas suffisant, Air Canada devra faire venir des agents de bord par vols de mise en place, des agents de bord qui occuperont des sièges qui ne seront donc pas occupés par des passagers payants d'où des coûts plus importants pour la compagnie.

Le même argument est valable à Winnipeg pour tous les vols arrivant après 19 h 55.

Avec cette information et en ajoutant 45 minutes pour un transfert, nous avons été en mesure de déterminer combien de membres du personnel de cabine devront faire escale s'il n'y a plus de base d'agents de bord dans ces villes. De plus, lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'agents de bord en escale pour couvrir les vols du lendemain, d'autres agents de bord devront effectuer des vols de mise en place pour que le service soit assuré sur ces vols.

Agents de bord devant faire une escale ou un vol de mise en place						
Mois	AM	PM	Vols de mise en place	AM	PM	Vols de mise en place
	Halifax			Winnipeg		
Nov. 07	297	283	14	238	313	75
Jan. 08	389	349	40	312	247	65
Avril 08	258	360	102	294	251	43
Août 08	147	311	164	374	286	88
Évaluation sur 1 an	3 273	3 909	636	3 654	3 210	444

Pour assurer les départs du matin et les arrivées du soir à Halifax et Winnipeg, il est clair qu'il devra y avoir un nombre important d'escales d'agents de bord dans les deux villes. Même avec des tarifs réduits pour les chambres d'hôtel, une fois les remboursements de dépenses comptabilisés, **les coûts devraient atteindre 600 000 \$ pour chacune des villes. Air Canada devra donc déboursier au-delà d'un million de dollars** de plus que si les deux bases avaient été maintenues ouvertes.

Bien que le nombre d'agents de bord devant effectuer des vols de mise en place sera considérablement moindre que le nombre d'agents devant faire escale, ce nombre demeure important. Les pertes de revenus viendront s'ajouter aux coûts parce que des passagers payants devront céder leur place à des agents de bord qui voyagent pour être en mesure d'aller travailler sur un autre vol. En évaluant les pertes de revenu à environ 1 000 \$ par vol et en ne tenant compte que de 50 % de ces vols, **les pertes de revenu pourraient atteindre plus de 500 000 \$ par année.**

Tout compté, les fermetures de bases coûteront plus de 2 millions de dollars par année en dépenses supplémentaires d'escalas et pertes de revenu. Tout ça, pour maintenir le service actuel dans les deux villes.

### **Coûts des vols retardés**

Enfin, la fermeture des deux bases nuira à la fiabilité du service de transport aérien dans les deux régions touchées.

Tant le climat de Halifax que de Winnipeg posent des défis liés à l'exploitation. Dans des cas de mauvaise température ou de problèmes techniques, des vols devront être annulés si des membres d'équipage sont dans l'impossibilité de se rendre à Halifax ou à Winnipeg ou qu'aucun membre d'équipage n'est disponible localement.

Plus spécifiquement, si le nombre de membres de personnel de cabine requis par Transports Canada ne peut être présent sur un vol, Air Canada aura le choix entre trois possibilités : faire descendre des passagers payants pour que le nombre de passagers corresponde à la composition de l'équipage, retarder le vol jusqu'à ce qu'un nombre suffisant d'agents de bord soient sur place ou annuler le vol. Les trois solutions sont dispendieuses et le problème aurait été évité si des équipages avaient été basés sur place.

Les coûts directs d'une annulation de vol sont faciles à calculer : le nombre de passagers et de membres d'équipage, l'hôtel, le transport de et vers l'aéroport et les dépenses. Par exemple, **pour 150 passagers, les coûts s'établissent à 30 000 \$ par vol**. D'autres coûts personnels sont plus difficiles à calculer, parce qu'indirects et intangibles, qu'il s'agisse des conséquences d'un transfert raté, de l'incapacité de retourner au travail ou de rejoindre sa famille etc. Air Canada sera aussi aux prises avec des coûts directs et indirects liés au maintien du reste de son horaire alors que des appareils sont immobilisés ailleurs et donc non disponibles sur le reste du réseau.

Bien que ces situations soient imprévisibles et irrégulières, elles sont possibles et doivent donc être prises en compte quand vient le temps de calculer la totalité des coûts liés à la fermeture de ces deux bases.

### **Conclusion**

Il est clair que le transporteur devra déboursier des sommes considérables suite à la fermeture de ces deux bases. Ces coûts supplémentaires sont notamment :

- Plus d'un million de dollars supplémentaires par année en frais d'escalas que si les deux bases étaient demeurées ouvertes.
- Des pertes de revenus d'environ 500 000 \$ par année pour les vols de mise en place nécessaires parce qu'il n'y a plus d'équipages sur place.
- Des coûts directs de 30 000 \$ par tranche de 150 passagers dont le vol a été annulé (à quoi il faut ajouter des coûts personnels et des coûts directs pour l'entreprise) parce qu'il n'y avait pas le personnel suffisant pour assurer ces vols.

Alors que le coût lié à la fermeture des bases est si élevé et le coût du maintien des bases si bas, nous ne pouvons que spéculer sur les motifs réels qui poussent Air Canada à fermer ces bases. Le transporteur pourrait avoir d'autres raisons que nous ne connaissons pas pour vouloir fermer les bases. Mais si Air Canada n'a pas un ordre du jour caché pour fermer ces bases, nous ne pouvons que mettre en doute la compétence de la compagnie en matière de gestion et sa volonté d'assurer un service essentiel pour ces collectivités et ces régions.

:mlb\*sepb491