

En 1989, le trafic passagers régulier du Canada était un trafic international dans une proportion de 44 %, tandis que le trafic international était prédominant dans le cas des affrètements aériens, avec 97 %. Les recettes du transport international de marchandises représentent de 11 à 12 % du total des recettes internationales des transporteurs canadiens.

La situation géographique du Canada peut être pour ses compagnies aériennes un avantage de marketing extrêmement important. De plus, avec des installations et services de transit adéquats, les passagers internationaux qui voyagent entre l'Asie ou l'Europe et le plus grand marché aérien du monde, les Etats-Unis, pourraient trouver attrayant d'utiliser les aéroports et les installations et services du Canada, moins encombrés, ce qui serait profitable à notre économie.

L'industrie canadienne du transport aérien a engendré en 1989 plus de 6 milliards \$ de recettes. Les deux principaux transporteurs du Canada emploient quelque 40 000 personnes. L'industrie aéronautique et aérospatiale, des emplois indirects et des recettes de taxation sont tributaires d'une industrie canadienne viable du transport aérien.

Les comparaisons de coûts sont limitées à celles qu'il est possible de faire sur la base des données publiées. La compétitivité d'un transporteur par rapport à un autre ne se mesure pas à un seul paramètre et le présent rapport prend donc en considération plusieurs paramètres. D'après la plupart d'entre eux, les transporteurs canadiens ont des coûts moyens plus élevés que ceux des grands transporteurs des Etats-Unis. En général, les coûts d'exploitation des transporteurs canadiens sont plus bas que ceux de la plupart des transporteurs européens et de certains transporteurs asiatiques. Il sera d'une importance critique pour la position des transporteurs canadiens dans la concurrence qu'ils continuent de porter attention à la structure de leurs coûts.

Si nul ne peut prédire l'avenir avec certitude, il est possible, en connaissant les forces qui s'exercent sur cette industrie, de tirer certaines conclusions générales en ce qui concerne les orientations dans lesquelles il est vraisemblable de voir s'engager le transport aérien au cours de la prochaine décennie.

En premier lieu, le rôle des gouvernements continuera vraisemblablement de diminuer. La déréglementation s'étend à de nombreux pays, Il existe déjà une tendance à la privatisation des transporteurs aériens, et les pressions auxquelles sont soumis les gouvernements pour consacrer les rares fonds publics à d'autres besoins prioritaires signifient que les derniers vestiges des subventions aux transporteurs aériens cesseront vraisemblablement d'exister au cours des années 1990.