

Le transport aérien

→

non plus les variations de la rentabilité, alors que certains transporteurs ont été en déficit. Elles mettent cependant en relief la part importante des recettes absorbées par les dépenses d'exploitation et, par suite, la rentabilité insuffisante des investissements effectués par les transporteurs.

Le principal facteur du coût est, au Canada, constitué par la main-d'œuvre, qui en représente 36 p. 100, mais ce pourcentage est à peu près constant depuis dix ans. Le coût du matériel, qui atteint 30 p. 100 du total, a lentement diminué. En revanche, celui du carburant s'est accru d'une façon vertigineuse : il est passé de 11 p. 100 en 1970 à 21 p. 100 et l'on prévoit qu'il dépassera 35 p. 100 en 1985 et 40 p. 100 en 1990. Les dépenses en carburant d'Air Canada, par exemple, ont été multipliées par cinq entre 1972 et 1979. Malgré l'augmentation de leurs coûts, les transporteurs canadiens ont maintenu leur équilibre financier, mais il est peu probable qu'ils réussissent à prolonger cette performance (2).

Au cours des dernières années, les efforts faits pour accroître la rentabilité ont porté surtout sur la réduction de la consommation de carburant par passager/kilomètre. Divers moyens ont été mis en œuvre : densification des appareils (augmentation du nombre des sièges), nouveaux tarifs réduits qui ont relevé les coefficients de remplissage, remplacement des avions âgés, gros consommateurs de carburant, perfectionnement des moteurs, amélioration des acheminements et des trajectoires d'approche, adoption de vitesses et d'altitudes de croisière plus étudiées.

Ces efforts ont été payants. Il reste que les problèmes posés par l'élévation constante des coûts d'exploitation ne pourront sans doute pas être résolus par ces seuls efforts ou par l'entrée en service d'une nouvelle génération d'avions de transport. D'une façon à peu près inévitable, il y aura une forte hausse des tarifs, ce qui n'ira pas sans de grands inconvénients. Car le transport aérien n'est pas,

dans ce pays, un simple moyen de déplacement : il est une nécessité. Le climat, qui rend la route difficile et dangereuse l'hiver, et l'immensité du territoire, qui fait que les distances sont grandes entre les villes importantes, rendent l'avion indispensable aux activités économiques et culturelles du pays.

Options pour l'avenir

Quelles options peuvent être dégagées pour améliorer le transport aérien en attendant la réalisation de carburants nouveaux ou de la filière à hydrogène, qu'on ne peut guère prévoir avant l'an 2000 ?

On pourrait améliorer la capacité des aéroports par une série de mesures ne réclamant pas de constructions nouvelles. Le tracé actuel des routes aériennes est fondé sur l'utilisation des trois aéroports les plus importants : Toronto, Montréal-Dorval (que soulage l'aéroport de Mirabel) et Vancouver. Or la limite des capa-

son sans escales entre les trois provinces des Prairies et les quatre provinces de l'Atlantique se limite à la ligne Halifax-Winnipeg. L'évitement des aéroports axiaux grâce à des vols directs serait l'équivalent d'un accroissement de capacité des grandes installations aéroportuaires et améliorerait la qualité du service pour les passagers en leur permettant, par exemple, de faire un aller et retour dans la journée.

L'Administration canadienne des transports aériens (Acta) possède quatre-vingt-dix aéroports qu'elle exploite et elle en contrôle soixante-dix-neuf que des municipalités ou d'autres organismes locaux administrent pour le compte du ministère fédéral des transports. Certains estiment que, pour réduire les coûts, cette structure très centralisée devrait faire place, dans le cas des petits aéroports, à une structure plus souple qui laisserait une plus grande liberté aux organismes locaux. Les autorités fédérales conserveraient naturellement, sur

Aéroports

L'aéroport de Toronto se classe à la première place par le nombre des passagers embarqués et débarqués avec 26 p. 100 du total des passagers dans l'ensemble des aéroports canadiens. L'aéroport de Montréal-Dorval occupe la deuxième place avec 13,4 p. 100, celui de Vancouver la troisième avec 12,6 p. 100. Viennent ensuite l'aéroport de Calgary (8 p. 100), puis ceux de Winnipeg et d'Edmonton (5 et 4 p. 100). L'aéroport de Mirabel (Montréal) occupe la dixième place (2 p. 100), après ceux d'Ottawa (3 p. 100) et de Halifax (3 p. 100).

cités de ces installations aéroportuaires risque de réduire l'efficacité des opérations, ce qui créerait à la fois des inconvénients pour les passagers et un gaspillage de kérosène. Sans agrandir ces aéroports et sans en aménager de nouveaux, ce qui réclamerait de très gros investissements, il serait sans doute possible d'améliorer le maillage des lignes aériennes et d'organiser le déroutement de l'aviation légère sur des aéroports périphériques plus petits. Une autre option, dont tous les grands aéroports pourraient bénéficier, consisterait à établir des liaisons directes qui supprimeraient les escales aux aéroports déjà surchargés de Toronto, Montréal et Vancouver. Par exemple, la liai-



A Pangnirtung (île Baffin, Territoires du nord-ouest), le « jour de l'avion ».

l'ensemble du territoire, leurs missions de sécurité et de contrôle de la circulation dans les airs.

De telles mesures, le Conseil des sciences les recommande dans son rapport. Surtout, observant que l'utilisation de petits appareils à réaction se justifierait pleinement si leur rayon d'action était assez grand et à condition qu'ils soient économes de carburant, il se demande s'il ne serait pas possible d'associer les avantages de l'Adac (avion à décollage et atterrissage courts, appelé aussi Stol), à ceux d'un avion à réaction économe d'énergie. Une étape majeure serait alors franchie vers une meilleure utilisation des équipements, une plus grande efficacité des réseaux aériens et une utilisation économique du carburant. ■

2. Les compagnies membres de l'Association internationale du transport aérien (Iata) ont enregistré un déficit global de 1,66 milliard de dollars U.S. en 1981 et de 1,87 milliard en 1982. On prévoit pour 1983 un déficit de 2,1 milliards de dollars.