

Le transport aérien dans la tourmente

Les compagnies canadiennes ont bien résisté, mais la hausse constante de leurs coûts leur imposera des adaptations.

Trois catégories de transporteurs assurent, au Canada, des services réguliers. La première est constituée d'Air Canada, société nationale, et de CP Air, filiale du groupe privé Canadien Pacifique. La deuxième catégorie est faite des quatre transporteurs régionaux, Eastern Provincial Airways, Québec Air, Nordair et Pacific Western Airlines. La troisième comprend près de soixante-dix transporteurs locaux (1).

La politique canadienne en matière de transport aérien est fondée sur la notion de "concurrence limitée". Celle-ci permet aux deux compagnies nationales et aux transporteurs régionaux d'assurer parallèlement des services sur les grandes lignes intérieures et sur les itinéraires à trafic moyen. Ainsi Nordair effectue, comme Air Canada et CP Air, des vols Montréal-Toronto. Cependant, les grands transporteurs ne sont pas toujours autorisés par les pouvoirs publics à assurer des lignes régionales (Edmonton-Calgary, par exemple).

Air Canada traite actuellement les deux tiers des passagers/kilomètres payants, desservant trente et une escales au Canada et vingt-sept à l'étranger; CP Air recueille le quart du trafic passagers et dessert seize escales à l'intérieur et dix-sept à l'étranger. Pacific Western Airlines, principal transporteur régional, achemine 4 p. 100 des passagers/kilomètres payants. Les deux compagnies nationales ne se distinguent pas seulement des compagnies régionales par la taille des entreprises, par l'étendue du territoire que couvrent leurs services (elles effectuent les vols internationaux et leur réseau intérieur est constitué d'étapes plus longues), mais aussi par la structure de leur exploitation commerciale. Tandis qu'Air Canada et CP Air assurent presque uniquement des services réguliers de transport de passagers, les transporteurs régionaux tirent des vols affrétés de 5 à 15 p. 100 de leurs recettes. Quant



L'aéroport international de Vancouver, troisième aéroport canadien en termes de passagers/kilomètres.

aux compagnies locales, ce sont des entreprises de petite taille qui bénéficient de larges soutiens publics et fonctionnent bien, sans pourtant qu'une politique du transport aérien local ait été clairement fixée.

La crise pétrolière

Au cours des vingt années qui se sont écoulées entre la mise en service du moteur à réaction dans l'aviation commerciale et l'apparition de la crise pétrolière, les transports aériens se sont développés au Canada au taux annuel moyen de 18 p. 100 en termes de passagers/kilomètres. Exprimée en termes de produit intérieur net, leur croissance, beaucoup plus rapide que celle des autres modes de transport, a dépassé 14 p. 100 par an. La part du transport aérien dans l'ensemble des services de transport est passée de 2 à 16 p. 100. La pénurie de carburant due à la crise pétrolière de 1974, qui eut pour effet d'accroître dans de fortes proportions le prix du kérosène, est venue modifier la situation. Les difficultés s'amoncelèrent avec l'apparition et la persistance d'une forte inflation, l'émergence de la crise économique mondiale, les

compressions budgétaires dans le secteur public, les réductions de dépenses dans le secteur privé et la hausse des taux d'intérêt.

L'analyse du chiffre d'affaires des compagnies canadiennes entre 1974 et 1980 montre qu'elles ont obtenu, en dépit de ces difficultés, des résultats positifs, voire surprenants, puisque les recettes d'exploitation se sont accrues plus vite que les coûts, alors que le trafic augmentait d'un tiers. Satisfaisants en période normale, de tels résultats deviennent excellents dans une conjoncture difficile. Plus remarquable encore, ils ont été obtenus avec peu d'aide de l'État, si du moins on ne tient pas compte des aides indirectes que constituent l'aménagement des aéroports et l'entretien des infrastructures, qui ont toujours existé au Canada comme ailleurs.

Cependant, les statistiques globales, souvent trompeuses, ne montrent pas, en l'occurrence, la proportion toujours croissante des recettes dues au transport des marchandises et aux activités au sol, qui ont compté pour 39 p. 100 des recettes, alors que la proportion n'était que de 15 p. 100 en 1975. Elles ne montrent pas

1. Notre article s'appuie sur l'étude publiée par le Conseil des sciences du Canada sous le titre les Transports et notre avenir énergétique; voyages interurbains au Canada, Ottawa, septembre 1982.