

1994-10

Mémoire sur la situation du transport aérien intérieur au Canada

*présenté au Ministre des transports du Canada
par un regroupement de Chambres de Commerce du Québec*

Novembre 1994

Sommaire

La promulgation de la Loi Nationale sur les Transports (LNT 1988) a substitué la libre concurrence entre transporteurs aériens à la réglementation économique gouvernementale qui prévalait depuis longtemps. Ces dispositions législatives reposent sur l'hypothèse qu'un nombre suffisant de transporteurs aériens se disputeraient les faveurs des clientèles canadiennes, transfrontalières et intercontinentales pour maintenir les prix au plus bas niveau possible et les services aux passagers (fréquence des dessertes, confort des appareils, affabilité du personnel, etc.) à leur optimum. De plus, la LNT a confirmé l'importance du transport aérien pour le développement régional tout en insistant sur la nécessaire rentabilité des transporteurs aériens, réaffirmant ainsi la volonté gouvernementale de cesser toute subvention aux transporteurs de ce mode.

Cependant, les intentions de la LNT ne se sont pas matérialisées. L'État fédéral a certes atteint officiellement son objectif de réduire à zéro les subventions, mais la concurrence attendue entre les transporteurs du ciel ne s'est jamais manifestée.

Depuis la déréglementation, l'industrie du transport aérien canadien a été bouleversée: achats, fusions, retraits forcés ou faillites des transporteurs de petite taille (ou financièrement plus faibles) ont permis à Air Canada et Canadien de dominer l'industrie des vols réguliers. Calque systématique des horaires, augmentations simultanées et importantes des tarifs, et monopolisation des réseaux de réservations caractérisent ce duopole. Le marché intérieur canadien sert dorénavant de point d'appui au maintien d'une position concurrentielle sur les marchés transfrontalier ou intercontinental: *«Sans ce réseau d'apport, le transporteur aurait de la difficulté à soutenir la concurrence sur le marché des vols transcontinentaux long-courriers.»* (*«L'Aviation au Canada»*, Statistique Canada, Catalogue 51-501F Occasionnel, 1993)

Par surcroît, l'analyse révèle des déficiences de gestion importantes chez Air Canada et Canadien, dont les pratiques ont provoqué la chute radicale du nombre de passagers au sein du réseau intérieur canadien. Qualifiée de «normale en contexte de récession» par les autorités gouvernementales, cette diminution importante de clientèle sert de point d'appui à la politique de privatisation/fermeture/diminution de services aux aéroports régionaux, prônée depuis peu par Transport Canada.

Dans cette perspective, le transport aérien en région est devenu un outil de développement au coût prohibitif. La croissance économique régionale, qui dépend de réseaux de transport fiables et peu coûteux, s'en trouve freinée brutalement sans espoir de relance par les forces normales du marché. Les comportements actuels des lignes aériennes bloquent toute émergence de transporteurs aériens issus des régions tout en rançonnant les clientèles régionales, au profit des marchés étrangers.

En bref, l'analyse de ces comportements révèle les faits suivants:

- Augmentation du coût du transport aérien en région de 81,22% depuis 1988 (y compris les TPS et TVQ, mais à l'exclusion des taxes d'aéroport);
- Augmentation du coût du transport aérien en région dépassant de 400% celle de l'I.P.C.;
- Accroissement des sièges/kilomètre disponibles en fonction inverse de la croissance de la demande de transport, générant un gaspillage de ressources dont les passagers régionaux doivent acquitter les coûts;
- Diminution radicale du nombre de passagers aux aéroports régionaux du Québec et du Canada, depuis la déréglementation;
- Gestion erratique des lignes aériennes;
- Augmentation deux fois plus grande des tarifs intérieurs, par rapport aux tarifs internationaux, amenant les voyageurs à devoir payer 1,5 fois plus cher pour un déplacement entre Baie-Comeau et Montréal qu'entre Montréal et Paris;
- Tarifs du siège/kilomètre 3 fois plus élevé pour un transport intérieur au Canada que pour un déplacement vers les USA et 2 fois plus élevé que pour un déplacement vers l'Europe.

Par conséquent, nous recommandons au ministre fédéral des transports:

1. Que le statut de transporteur charter soit aboli, afin que dorénavant tout détenteur actuel de ce type de licence puisse se livrer au transport régulier là où bon lui semble, à l'intérieur du Canada;
2. Que la LNT soit amendée (article 72) pour établir des règles normales de concurrence en transport aérien intérieur, empêchant toute position dominante d'un transporteur ou d'un nombre restreint de transporteurs, sur les marchés régionaux;
3. Que la politique de privatisation/fermeture/diminution des services aéroportuaires régionaux, de Transport Canada, soit soumise à des consultations publiques régionales, ramenant l'équilibre entre l'expression des citoyens et les besoins des lignes aériennes, eu égard au développement économique régional;
4. Qu'un examen approfondi des réseaux de réservation des compagnies aériennes soit effectué en vue de ne permettre, au Canada, que l'utilisation de systèmes dits «neutres», c'est-à-dire qui ne soient pas biaisés en faveur de l'une ou l'autre des lignes aériennes.
5. Que le ministre des transports prenne immédiatement les mesures nécessaires pour ramener l'équilibre entre les impératifs du développement régional et la rentabilité des lignes aériennes; à défaut du rétablissement de l'équité tarifaire à l'endroit des citoyens, que le gouvernement canadien invite immédiatement des transporteurs étrangers à détenir et exploiter des licences de transport intérieur au Canada;
6. Qu'une enquête sur les pratiques de fixation des tarifs d'Air Canada, de Canadien et de leurs réseaux de transporteurs affiliés, soit ordonnée par le ministre des transports du Canada, et menée par la GRC, en vue de déterminer si ces pratiques contreviennent aux lois canadiennes sur la concurrence.
7. Que l'ONT ordonne une baisse immédiate des tarifs aériens intérieurs au Canada (articles 4 et 80) et qu'elle exige des transporteurs aériens canadiens, la création d'un fonds d'indemnisation pour les passagers ayant été victimes des excès tarifaires des lignes aériennes, en attente des résultats de l'enquête.

Table des matières

Sommaire.....	2
Table des matières.....	5
Introduction	6
1. Les objectifs de la Loi nationale concernant les transports (LNT).....	9
1.1 Compétence du Ministre des transports	9
1.2 La politiques nationale des transports.....	10
2. Le transport aérien intérieur depuis la LNT	14
2.1 Concentration de l'offre de transport aérien intérieur.....	14
2.2 Sur tarification, surtaxation et subventions aux opérations internationales.....	18
2.3 Augmentations tarifaires.....	22
2.4 Baisse de fréquentation et récession économique	23
2.5 Déficiences de gestion des transporteurs aériens	25
3. Impacts du comportement des transporteurs aériens nationaux sur les régions du Québec et du Canada	29
3.1 Frein au développement régional.....	29
3.2 L'histoire se répète	32
3.3 Deux poids, deux mesures	33
3.4 Chute du nombre de passagers et difficultés économiques régionales.....	35
Conclusion	38
Recommandations.....	41
Renvois	43

Introduction

La loi Nationale concernant les Transports, promulguée le 28 août 1987 et entrée en vigueur le 1 janvier 1988, sous le gouvernement Mulroney, a eu des *conséquences néfastes* pour les régions éloignées des grands centres canadiens: les coûts de transport aérien ont augmenté, à ce jour, de 81% et, conséquemment, le trafic aux aéroports régionaux a diminué d'environ 35%. La croissance économique des régions périphériques du Canada et du Québec en est lourdement handicapée.

Ce mémoire, détaillant cette situation, est adressé au Ministre des Transports du Canada, en sa qualité de mandataire des citoyens canadiens, de garant de l'application de la politique nationale concernant les transports, dans le cadre du pouvoir (article 3, paragraphe (2)) qui lui est réservé d'intervenir directement, en tout temps, auprès des transporteurs aériens.

Trois thèmes sont successivement abordés dans les pages suivantes. En premier lieu, nous avons jugé nécessaire de présenter un rappel des objectifs et des principales dispositions de la LNT en regard au transport aérien, afin d'éviter toute recherche supplémentaire au lecteur et de focaliser uniquement sur les aspects pertinents à notre analyse.

Le deuxième thème traite des résultats de la déréglementation du transport aérien intérieur au Canada et expose les problèmes de transport considérables, vécus par cette partie de la population canadienne qui vit en régions éloignées des grands centres, mais dont le dynamisme est essentiel à la santé économique du Canada et du Québec, puisque ces régions fournissent plus de 75% des produits exportés. On constatera que la déréglementation économique du transport aérien a dégénéré en un *duopole de transporteurs* dont les attentions ont été essentiellement orientées vers les marchés internationaux, au détriment des clientèles régionales. Entre autres, notre analyse révèle une tarification des vols intérieurs canadiens trois fois plus élevée (passager/kilomètre) que celle des vols transfrontaliers, et deux fois plus élevée que celle des vols intercontinentaux.

Le troisième thème examine les pratiques qui nous amènent à conclure à une *apparence très sérieuse de collusion* entre les transporteurs aériens nationaux. Cette situation

empêche l'émergence de transporteurs régionaux, aptes à offrir des services de transport en fonction des besoins et exigences des clientèles régionales, à des tarifs au moins deux fois moindres que ceux exigés par les transporteurs régionaux actuels, propriétés de l'un ou l'autre des partenaires du duopole canadien.

Les conclusions et recommandations de ce mémoire ciblent le respect des dispositions législatives en vigueur pour assurer que la concurrence, prônée par les politiques économiques canadiennes, puisse jouer son rôle. Nous souhaitons aussi que le transport aérien à l'intérieur du Canada et du Québec s'adapte réellement aux nécessités de ses citoyens. Selon les mots de la commission d'examen de la loi sur les transports nationaux (in *La concurrence dans les transports, Regard sur la politique et la législation*, volume 1, Ministère des Approvisionnements et Services Canada, 1993, p.1)
«Dorénavant, les décisions touchant au transport seront régies davantage par les besoins et les souhaits des expéditeurs et des voyageurs, au lieu d'être prises par les fonctionnaires et les politiciens.»

Par ce mémoire, les citoyens des régions éloignées du Québec, plus particulièrement ceux des régions de la Côte-Nord, de l'Abitibi/Témiscamingue, du Saguenay/Lac Saint-Jean, du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie veulent donc manifester leur insatisfaction à l'endroit des pratiques actuelles des transporteurs aériens intérieurs canadiens (Air Canada et ses associés, et Canadien et ses partenaires) et recommander des mesures visant à l'application intégrale de la politique nationale des transports, entre autres en stimulant la concurrence entre les transporteurs aériens.

Nous croyons, contrairement aux propos du ministre Douglas Young (*Nouvelles orientations pour les transports*, allocution au dîner de la Journée nationale des transports, Thunder Bay (Ontario), le vendredi 3 juin 1994), que nous ne formulons pas «des revendications émotives particulières en faveur de nos régions». Notre regroupement de gens d'affaires est certes régional, mais il souligne clairement que les méfaits de l'application actuelle de la LNT sont imposés à toutes les régions excentriques du Canada. Par là, nos observations rejoignent les préoccupations de plus de la moitié des citoyens canadiens. Ces observations soulignent aussi notre désir profond de continuer à contribuer à la prospérité économique canadienne et québécoise dans la mesure où le jeu de la libre concurrence ne soit pas perverti par certains acteurs économiques bénéficiant d'une interprétation équivoque d'une loi nationale.

Serge Le Brun, docteur d'économie des transports du Centre d'Études et de Recherche d'Économie des Transports de l'Université d'Aix-Marseille 2 et consultant international en transport aérien a rédigé ce texte. En plus de la Chambre de commerce de Baie-Comeau (M. Gaston Bélanger) et de son Commissariat Industriel, les Chambres de Commerce de Sept-Îles (M. Marc Brouillette), de Mont-Joli (M. Claude Morel), de Gaspé (M. Serge Lepage), de Val d'Or (M. Daniel Deschambeaux), de Rouyn-Noranda (M. Claude Poulin) et la conférence des Chambres de commerce du Saguenay, regroupant Chicoutimi, Jonquière et Ville de la Baie (M. Éric Dufour) ainsi que la Chambre de commerce de Rimouski (M. Camille Leblanc) en ont soutenu l'élaboration et ont fourni des commentaires constructifs. Chacune de ces Chambres de Commerce a déjà fait état de son désaccord avec la situation actuelle du transport aérien intérieur en régions, par voie d'une résolution adressée au Ministre des Transports.

L'auteur remercie les Chambres de commerce participantes de leur soutien de même que M. Pierre Breton, vice-président de la Chambre de commerce de Baie-Comeau, dont la collaboration étroite a été très appréciée.

1. Les objectifs de la Loi nationale concernant les transports (LNT)

Pour les fins de ce mémoire, nous n'avons retenu que les articles de la LNT les plus pertinents. Cependant, ce choix a été soumis à un examen rigoureux pour éviter tout biais: rien ailleurs dans la LNT ne contredit ou ne restreint la portée des articles, paragraphes et alinéas retenus dans notre texte.

1.1 Compétence du Ministre des transports

Le paragraphe (2) de l'article 3 de la LNT établit la compétence du Ministre des transports du Canada dans les termes suivants:

«Le ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil et aux conditions précisées par celui-ci, conclure des accords de mise en oeuvre de la politique nationale des transports énoncée au paragraphe (1) ou des accords sur les matières de transport que le ministre estime indiquées.»

L'article 4 de la LNT définit l'intérêt public en ces termes: *«Qualité de ce qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée au paragraphe 3 (1), avec les directives générales données au titre de l'article 23 et, s'agissant de la partie II, avec les directives données par le ministre au titre de l'article 86»*. Par cette référence au paragraphe 3 (1), la LNT établit que la politique nationale des transports est compatible avec l'intérêt public et qu'il incombe au Ministre des transports du Canada d'appliquer et de faire respecter cet intérêt public. La référence à l'article 23, quant à elle, souligne que le gouverneur en conseil peut donner des directives à l'Office national des transports (ONT) eu égard aux matières assujetties à la LNT, tandis que la référence à l'article 86, partie II, renvoie aux pouvoirs ministériels de donner des directives à l'ONT en matière de transport international.

Ces dispositions de la LNT désignent donc le Ministre des transports du Canada comme responsable de l'intérêt public en matière de transport aérien, y inclus lorsque ce transport est effectué à l'intérieur des frontières du Canada. Pour ces motifs, et dans l'intérêt public tel que défini précédemment, le Ministre des transports du Canada doit être saisi des préoccupations faisant l'objet de ce mémoire.

Comme la majorité des autres modes de transport (à l'exception du transport maritime intercontinental), le transport aérien est soumis à l'application de la loi nationale concernant les transports. L'alinéa b), du paragraphe (2), de l'article 2 de la dite loi établit que «*La présente loi s'applique, sauf intention contraire, aux modes de transport suivants: ...b) le transport aérien visé par la partie II;*».

1.2 La politique nationale des transports

La politique nationale des transports est aussi intégrée, sous forme déclaratoire, au texte de la loi et est définie à l'article 3, paragraphe 1, comme suit:

«Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs ont le plus de chances de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes de transport, entre tous les transporteurs, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale et du contexte juridique et constitutionnel:

- a) le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique;*
- b) la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de transport viables et efficaces;*
- c) la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport;*
- d) les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement*

économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;

e) chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics;

f) chaque transporteur ou mode de transport soit, dans la mesure du possible, indemnisé de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public;

g) les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point au Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas:

(i) un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre, mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes ou à la nature du trafic ou du service en cause,

(ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées;

(iii) un obstacle abusif à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada;

(iv) un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens.

Il est en outre déclaré que la présente loi vise à la réalisation de ceux de ces objectifs qui portent sur les questions relevant de la compétence législative du

Parlement en matières de transports.» (Loi nationale concernant les transports, Chapitre 28 (3^e suppl.))

L'analyse de cet article 3 de la LNT révèle que la sûreté, la rentabilité, la viabilité, l'efficacité et les moindres frais aux utilisateurs sont les objectifs fondamentaux de la politique canadienne des transports. Le législateur estime que la réalisation de ces objectifs est essentielle pour satisfaire les besoins des expéditeurs et des voyageurs, tout en assurant la prospérité et la croissance économique du Canada et de ses régions.

Le moyen privilégié par le législateur canadien pour atteindre ces objectifs est la concurrence entre les modes de transport et à l'intérieur de chaque mode, c'est-à-dire entre les transporteurs d'un même mode. Cette concurrence doit cependant s'inscrire dans l'encadrement suivant:

- Sécurité des voyageurs;
- Viabilité pour les transporteurs et efficacité des services;
- Réglementation économique gouvernementale limitée qui ne restreigne pas la concurrence;
- Équilibre entre la rentabilité des liaisons et le développement économique régional;
- Prix et modalités du transport intérieur au Canada non abusifs.

La politique canadienne des transports, partie intégrante d'une loi du Parlement du Canada, indique on ne peut plus clairement que la prospérité économique et le transport sont liés l'un à l'autre, confirmant, si besoin est, que le transport a, de tout temps, été le catalyseur du développement économique et de la richesse des nations. De plus, le législateur apporte une attention toute particulière au bien-être des régions du Canada, spécifiant à trois reprises que leur développement économique ne peut en aucun cas être freiné par le comportement des transporteurs dont les prestations de services régionaux sont rentables.

La logique économique de ces affirmations législatives s'appuie sur la fragilité excessive des clientèles régionales qui ne disposent que très rarement de plusieurs moyens de transport et, sans doute, sur les résultats de la déréglementation des transports aux USA qui confirment le comportement prédateur des transporteurs aériens à l'endroit des clientèles régionales. À ce sujet, faut-il rappeler que le père de la déréglementation des transports aux USA, M. Herman Khan a récemment fait état publiquement de la

collusion entre les lignes aériennes intérieures et des méfaits considérables d'une déréglementation brutale et non gérée, sur les économies régionales et les consommateurs des régions.

Retenons cependant que la LNT exige que là où il y a «*rentabilité des liaisons de transport*», les objectifs de «*réalisation du potentiel économique de chaque région*» doivent être respectés et que les prix et modalités des liaisons intérieures canadiennes ne doivent ni constituer un obstacle abusif à la circulation des biens et des personnes, ni constituer un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire et aux exportations du Canada et de ses régions.

Deux autres dispositions de cette politique méritent un examen plus poussé. Ces dispositions politiques établissent une relation essentielle entre les redevances que les transporteurs doivent verser à l'État pour l'utilisation de biens collectifs (ressources, installations et services) et les indemnités que les transporteurs recevraient des voyageurs et expéditeurs en contrepartie de l'utilisation des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public.

Les cas où les transporteurs aériens ont l'obligation de mettre certaines ressources à la disposition du public ne sont pas pertinents à la situation sous analyse. Aucune obligation n'est en effet faite aux lignes aériennes de desservir les régions de la Côte-Nord, de l'Abitibi/Témiscamingue, du Saguenay/Lac Saint-Jean, du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie. L'obligation de verser des redevances à l'État pour l'usage de biens collectifs s'applique cependant aux lignes aériennes. D'ailleurs, voyageurs et expéditeurs estiment normal qu'une partie des tarifs de transport retourne à l'État, aux fins de ces redevances, lorsque les transporteurs utilisent des biens collectifs.

2. Le transport aérien intérieur depuis la LNT

À la fin des années '80, on recensait 11 transporteurs aériens au Canada. Air Canada dominait la scène sur le marché international tandis que les Lignes Aériennes Canadien Pacifique se concentraient surtout sur le transport entre le Canada et l'Asie. Wardair était le roi des vols charters et 8 transporteurs se concurrençaient pour le transport des passagers et des marchandises dans le centre et l'est du pays. Avec la déréglementation et la privatisation d'Air Canada, les transporteurs régionaux ont été intégrés au sein des deux grandes familles de transporteurs aériens du Canada: Air Canada et les Lignes Aériennes Canadien International.

2.1 Concentration de l'offre de transport aérien intérieur

Cette *concentration de l'offre de service de transport* a entraîné l'émergence *de facto* de «*barrières à l'entrée*» (impossibilité de joindre, à des conditions acceptables, un réseau de réservations exclusif aux deux compagnies, mise à l'écart de toute entente commerciale interligne, obligation de moyens financiers considérables pour pouvoir soutenir des guerres des prix dès la mise en place de nouvelles liaisons, etc.), pour tout transporteur aérien qui souhaiterait offrir des services réguliers sur les liaisons desservies par les deux grands. Le triste sort fait à Nationair, à City Express et à Air Madeleine en sont des preuves éloquentes. Aucun transporteur ne tente maintenant d'affronter les deux transporteurs nationaux sauf par le biais de vols nolisés sur quelques liaisons.

Ces actions concertées des lignes aériennes nationales restreignent l'offre de transport à leurs seuls services, ne respectant pas la politique nationale des transports qui souhaite que la concurrence existe et que son action entraîne de meilleurs services à de meilleurs prix, en transport intérieur. La mise au point et le partage du réseau de réservation «Gemini» ont concrétisé le *duopole* de transport aérien canadien. Un mémoire de recherche publié à l'UQAM en 1992 par Jacques Roy et Serge Le Brun conclut à cet arrangement entre les deux transporteurs. La situation est aussi clairement décrite par la commission d'examen de la loi sur les transports nationaux: «*Étant donné la force que donnent les programmes pour grands voyageurs et les systèmes de réservation informatisés aux transporteurs en place et la domination que ceux-ci exercent sur les principaux marchés, la*

perspective que de nouveaux entrants s'établissent à l'intérieur du système peut paraître douteuse.» (1)

Une enquête privée, menée auprès de certaines agences de voyages du Québec, a démontré qu'Air Canada et Canadien ont modifié les prix de leurs billets d'avion, pour les liaisons intérieures, exactement aux mêmes dates et dans les mêmes proportions, depuis la déréglementation du transport aérien au Canada. Cette pratique semble contraire à la loi canadienne sur la concurrence.

Rappelons que sept des plus importantes lignes aériennes des USA ont dû négocier un règlement hors cours d'une valeur de 500 millions USD afin d'éviter une poursuite judiciaire formelle qui leur avait été intentée par le gouvernement américain pour fixation concertée de tarifs. Durant la même période, personne, au Canada ne s'est soucié de vérifier le comportement des deux transporteurs nationaux. L'augmentation des tarifs aériens a cependant été très nette, l'exemple des tarifs entre Baie-Comeau et Montréal en faisant foi (tableau 1).

	Prix (CAD)	Var. (%)	Var. cumul. (%)
1988	176		
1989	197	11.93	11.93
1990	202	2.54	14.77
1990	207	2.48	17.61
1990	213	2.90	21.02
1990	226	6.10	28.41
1990	242	7.08	37.50
1992	252	4.13	43.18
1992	265	5.16	50.57
1993	276	4.15	56.82

Source: Air Alliance; compilation de l'auteur

La concentration de l'offre de transport aérien a aussi stimulé l'émergence de pratiques dont les effets sont nuisibles. En plus de marchés captifs que sont devenues les régions éloignées, en l'absence de réelle concurrence entre les deux uniques transporteurs qui offrent un service de transport vers les grands centres, la clientèle a aussi été assaillie par de nombreux programmes dits «de marketing» (points-boni, rabais saisonniers, rabais au volume, escomptes pour groupe de plus de 30 passagers si un des membres appartient à un regroupement de l'Âge d'Or, etc.). Il nous semble que l'unique objectif de ces mesures est de faire oublier les majorations excessives du coût du transport aérien en distribuant ces faveurs à tous ceux qui n'utilisent pas l'avion par obligation, laissant aux voyageurs d'affaires le plein fardeau tarifaire. En milieu régional, ces consommateurs n'ont

virtuellement plus de choix de tarification ni d'horaires entre les deux transporteurs, et très peu d'autres moyens de déplacement pour accomplir leurs obligations professionnelles.

Air Canada et Canadien ont accru le nombre de leurs dessertes, tout en maintenant une coïncidence presque parfaite de leurs horaires et de leur tarification. Par exemple, pour le même prix, mais à cinq minutes d'intervalle, 28 fois par jour, les voyageurs de la Côte-Nord et du Bas Saint-Laurent pouvaient quitter les régions ou y revenir.

Triomphe de la qualité de service, diront certains. Alors qu'il s'agit plutôt de mesures prédatrices, décourageant l'émergence de transporteurs régionaux, et contraires aux besoins d'une clientèle obligée de se déplacer sur de longues distances, sans choix réel ni entre plusieurs moyens de transport ni entre plusieurs grilles tarifaires ou horaires. Questionnés sur cette surcapacité et cette surabondance d'offre de services, les responsables des transporteurs ont répondu qu'ils avaient «des avions à faire voler et des employés à faire travailler, peu importe si les sièges sont vides ou pas».

Cette boutade caractérise l'action des transporteurs aériens du Canada à l'endroit des clientèles régionales. La surcapacité est imposée par les transporteurs aériens. La clientèle n'a pas à s'en plaindre. Par surcroît, les responsables des lignes aériennes blâment les clientèles régionales de la baisse de fréquentation de leurs services, comme s'il était du devoir des voyageurs d'utiliser l'avion, en dépit des surtarifications abusives.

En réalité, cette surcapacité est l'oeuvre des transporteurs et elle les sert bien. Avec tant de départs et d'arrivées synchronisés et tarifés de manière identique, aucun transporteur concurrent ne peut compter avoir accès à une clientèle régionale. Par la surcapacité, les transporteurs tentent aussi de démontrer aux autorités gouvernementales qu'elles offrent un service à la clientèle irréprochable, en dépit du fait que cette clientèle n'en veut pas tant. Pourquoi ne pas écouter la clientèle régionale et comprendre qu'elle souhaite une fréquence de vols, des appareils et des prix adaptés à ses réalités?

La surcapacité caractéristique des liaisons régionales a certainement eu un impact important sur l'évolution des tarifs aériens régionaux. Le tableau 2 cerne cette croissance des tarifs, dont une partie sert à défrayer les coûts de ces sièges d'avion

Tableau 2 Moyenne des tarifs réguliers, services réguliers de transporteurs canadiens

	(en \$CAD)		Variations en %	
	Intérieur	Int'l	Intérieur	Int'l
1983	121.10	252.60		
1984	121.80	257.90	0.58%	2.10%
1985	127.80	272.30	4.93%	5.58%
1986	133.60	284.20	4.54%	4.37%
1987	146.80	305.20	9.88%	7.39%
1988	149.30	314.60	1.70%	3.08%
1989	174.40	327.90	16.81%	4.23%
1990	190.20	337.80	9.06%	3.02%
1991	180.80	340.50	-4.94%	0.80%
1992	178.70	347.60	-1.16%	2.09%
1993	186.12	355.07	4.15%	2.15%
Augmentation 1983/1993			53.69%	40.57%
<u>Augmentation 1987-1992</u>			<u>26.78%</u>	<u>16.34%</u>

Source: Statistique Canada, catalogue 51-501F Occasionnel

vides qui sillonnent les cieux régionaux! Faut-il rappeler que les tarifs intérieurs, en plus d'être plus élevés et de rapporter considérablement plus aux transporteurs aériens, augmentent aussi plus rapidement que les tarifs internationaux?

Les voyageurs des régions paient obligatoirement les coûts élevés décidés par les transporteurs aériens. Les données statistiques des tableaux 2 et 3 (page suivante) confirment qu'Air Canada et Canadien s'efforcent de tirer un maximum de revenus des transports intérieurs, décrétant des augmentations plus élevées

du double pour l'intérieur par rapport à l'international et tirant un rendement financier supérieur du double, voire du triple, de l'intérieur par rapport aux liaisons transfrontalières et intercontinentales.

2.2 Subventions aux opérations internationales, surtarification et surtaxation

2.2.1 Subventions aux opérations internationales

Tableau 3: Rendement des services aériens passagers de lignes régulières
(Recettes/passager/km)
(CAD)

	1988	1989	1990	1991	1992
Air Canada (int'l)	0.103	0.107	0.109	0.112	0.105
Liaison AC (intérieur)	0.246	0.264	0.263	0.280	0.287
Canadien (int'l)	0.096	0.096	0.098	0.110	0.104
Partenaires Can. (intérieur)	0.238	0.273	0.266	0.309	0.257

Source: Statistique Canada, catalogue 51-501F Occasionnel

Comme on le constate au tableau 3, les rendements financiers obtenus par les transporteurs aériens canadiens, pour les vols intérieurs, sont de loin supérieurs à ceux qu'ils obtiennent pour les vols internationaux. Par exemple, en 1991, Canadien a tiré un revenu de 0.11\$ pour chaque passager/kilomètre parcouru pour des parcours internationaux, contre un

revenu de 0.309\$ par passager/km parcouru, en régime intérieur. Presque le triple!

Tableau 4: Rendement des services aériens, passagers des lignes régulières
(Recettes passager intérieur/recettes passager international)

	1988	1989	1990	1991	1992
Liaison Air Canada/Air Canada	2.39	2.47	2.41	2.50	2.73
Partenaires Canadien/Canadien	2.48	2.84	2.71	2.81	2.47

Source: Statistique Canada, catalogue 51-501F Occasionnel; compilations de l'auteur

Le tableau 4 illustre le rapport entre les deux rendements financiers (intérieur et international): au moins deux fois plus élevés. Ces statistiques

confirment que les lignes aériennes pratiquent des politiques prédatrices à l'endroit des citoyens canadiens: les tarifs et les rendements financiers intérieurs sont de deux à trois fois plus élevés que ceux obtenus en liaisons intercontinentales et transfrontalières. Ces données contredisent malheureusement les affirmations de la commission d'examen de

la loi sur les transports nationaux¹ qui déclarait: «Il y a donc une tendance naturelle à pratiquer des tarifs de plus en plus compétitifs pour remplir les avions, mais il n'est pas facile de confiner l'impact de ces tarifs aux sièges vides. Les réductions de prix touchent la totalité du marché.» (2)

Il est impossible d'analyser l'impact des sièges vides sur la rentabilité des lignes aériennes canadiennes. Ces faibles taux de remplissage atteignent parfois des proportions désastreuses. Dans une entrevue accordée à Radio-Canada, un porte-parole d'Inter Canadien a même fait état d'un taux aussi faible que 12%. Dans ces conditions, le fait de maintenir en service des avions dont la capacité était devenue excédentaire a certainement imposé une très forte pression à la hausse, sur les tarifs, pour maximiser les revenus des opérations intérieures, à défaut de pouvoir rentabiliser les vols internationaux, en raison d'une productivité plus faible des transporteurs canadiens par rapport à leur concurrents.

Le ministre des transports, Douglas Young a d'ailleurs fait état publiquement de sa satisfaction de voir la productivité de ces lignes aériennes s'améliorer, à l'occasion du dépôt des résultats financiers d'Air Canada, au printemps 1994. Cette faiblesse de productivité a aussi été soulignée par la commission d'examen de la loi sur les transports nationaux: «Tant que les coûts unitaires des grands transporteurs canadiens ne seront plus proches des chiffres américains, il est probable que les premiers ne seront pas compétitifs sur les liaisons transfrontalières et de nombreuses lignes internationales et seront contraints de subventionner horizontalement ces dernières au moyen de tarifs élevés sur les lignes intérieures.» (3)

Il est impossible d'établir une comparaison objective entre les dépenses d'exploitation totales et les tarifs exigés. Toutes les données pertinentes sont secrètes, semble-t-il; Statistique Canada ne cite aucun de ces résultats ni ne fournit aucune indication qui permettrait de les estimer. Cependant, les deux sources citées ci-haut, ayant une connaissance directe des faits, indiquent qu'il y a subventions des liaisons internationales par les liaisons intérieures, entre autres à cause d'une productivité plus faible des transporteurs canadiens.

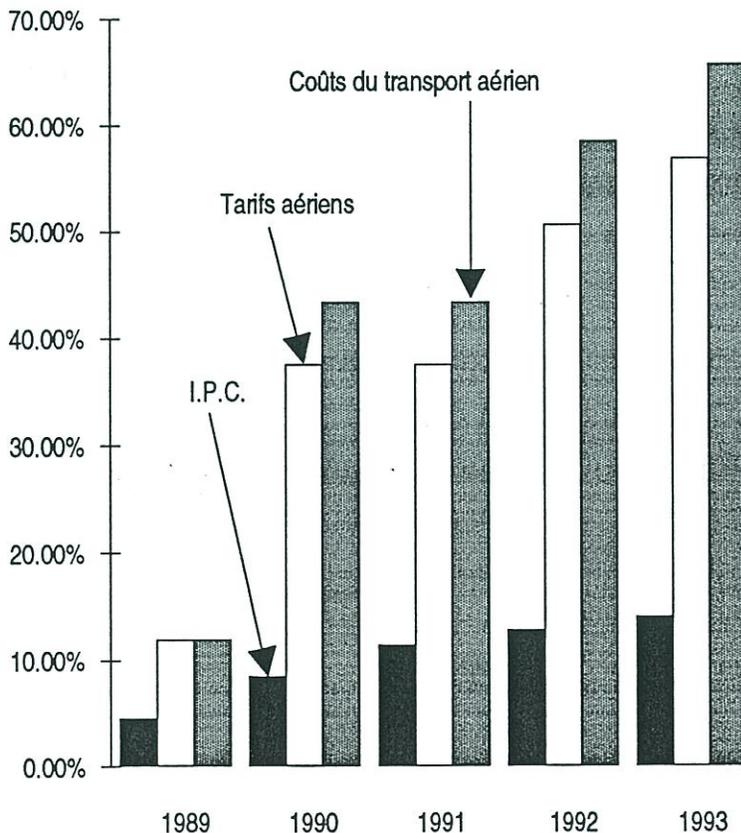
¹ La Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux a été créée en vertu des dispositions de l'article 266 de la LNT, prévoyant un examen des répercussions de la LNT, cinq ans après sa promulgation.

En dépit d'un nombre de sièges vides élevé, l'augmentation des fréquences de services, pour les liaisons régionales, semble avoir bien servi les transporteurs aériens. Ils ont pu ainsi s'accaparer au maximum des passagers voyageant vers d'autres destinations que les grands centres canadiens et, du même coup, priver tout autre transporteur d'une clientèle potentielle.

2.2.2 Surtarification

La *surtarification* sur les liaisons intérieures est facile à constater pour tout consommateur qui voudrait se livrer à l'expérience. À première vue, on s'étonne qu'il en coûte moins cher pour voyager entre Montréal et Paris, qu'entre Baie-Comeau et Montréal. Pour mesurer l'ampleur du non-sens, il suffit de demander à un agent de voyage les tarifs aériens en vigueur pour des trajets régionaux canadiens, pour des liaisons intercontinentales et pour des voyages transfrontaliers, pour les mêmes durées de déplacement avec un tarif régulier, en classe Économie. À l'aide d'un atlas mondial,

Graphique 1: Évolution de l'IPC, des prix et des coûts du transport aérien en régions



on relève les distances entre les origines et les destinations et on divise le tarif coté par l'agent de voyages par la distance officielle qui sépare les villes d'origine et de destination. Résultats: le tarif intérieur canadien est deux fois plus élevé par kilomètre que celui d'un vol intercontinental et trois fois plus élevé que celui d'un vol transfrontalier.

Pour compléter l'analyse de l'évolution des tarifs et des coûts totaux du transport aérien, il est utile de les comparer à l'indice des prix à la consommation (I.P.C.). Le

graphique 1 illustre cette comparaison, dont il faut souligner que l'augmentation du coût du transport aérien en région a été de 400% celle de l'I.P.C.

2.2.3 Surtaxation

Commentant ces hausses de tarifs et de coûts, à la suite d'une intervention de M. Pierre Breton, vice-président de la Chambre de commerce de Baie-Comeau, le directeur général et chef de l'exploitation chez Inter Canadien, M. Gilles Dagenais, attribuait, dans une lettre du 23 décembre 1993, la hausse des coûts de transport aérien à celle des taxes: *«Monsieur Breton, l'augmentation que vous percevez comme énorme est surtout un effet du fardeau de taxes additionnelles qui paralise (sic) l'économie canadienne».*

M. Dagenais affirme encore: *«Je ne vous blâme pas cependant, car en cette période les taxes sur le transport aérien (GST + PST (resic)) ont grimpé beaucoup plus que les tarifs eux-mêmes. Vous conviendrez avec moi que nous les subissons autant que vous puisqu'au Canada à peu près 30% du prix des billets d'avion s'envole en taxes, comparativement à 12 ou 14% aux États-Unis.»*

Nonobstant le fait que l'identification des causes de hausses tarifaires ne tienne pas à l'examen, la différence du *fardeau fiscal* entre les lignes américaines et les canadiennes doit être soulignée. Dans une communication à l'Association des transports du Canada (Ottawa, 1993), John Hartman estime, lui aussi, que le fardeau fiscal des transporteurs aériens canadiens est supérieur à celui de leurs concurrents américains. Au Canada, les taxes et impôts s'élèvent à 6.3% des recettes des transporteurs, contre 3.2% aux USA.

Ces données laissent croire que le fardeau fiscal exerce aussi une pression à la hausse, sur le coût du transport aérien intérieur au Canada. Cependant, les transporteurs ne peuvent compenser l'augmentation des charges étatiques par une productivité accrue. Ils augmentent leurs tarifs et justifient, en partie, ces hausses importantes par un fardeau fiscal déséquilibré à leur désavantage.

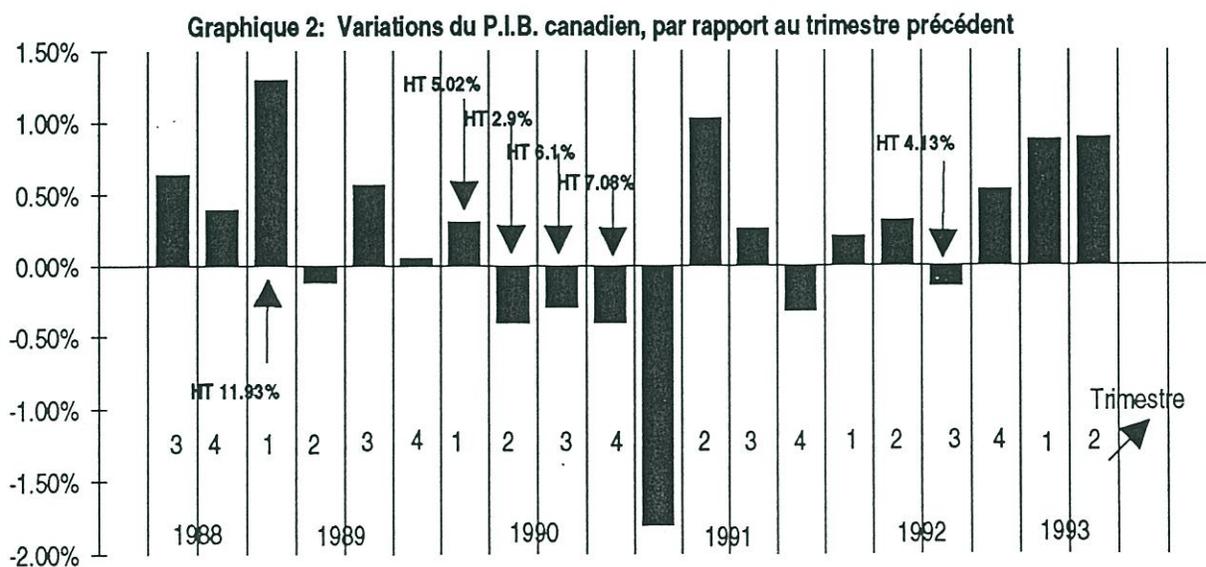
Bien que les hausses tarifaires ne puissent être attribuables qu'à des modifications de la fiscalité des lignes aériennes, il semble acquis que la fiscalité actuelle accentue, par mesures gouvernementales interposées, le coût du transport aérien pour les usagers. Peut-on penser, dans ces circonstances, que le transport par avion est devenu un moyen indirect de percevoir des taxes supplémentaires des consommateurs?

2.3 Augmentations tarifaires

Depuis la déréglementation, les tarifs de transport aérien ont augmenté de plus de 52%. Le coût du transport aérien pour un voyageur régional a augmenté de 81,22% compte tenu des taxes qui se sont ajoutées aux tarifs. Durant la même période, l'indice des prix à la consommation a augmenté de moins de 14%. Sans compter que le consommateur, utilisateur du transport aérien, doit aussi payer les taxes d'aéroport dont la valeur n'a pas été incluse dans l'estimé du coût du transport.

On pourrait aussi questionner sérieusement l'application de la politique nationale des transports en matière de redevances payées par les citoyens pour l'utilisation des infrastructures collectives. Il semble que depuis quelques années, Transport Canada exige des droits autant des lignes aériennes que des voyageurs et expéditeurs. En définitive, ce sont les voyageurs et expéditeurs qui payent doubles redevances: une taxe d'aéroport, paiement direct, et une partie des montants versés aux lignes aériennes, taxe indirecte.

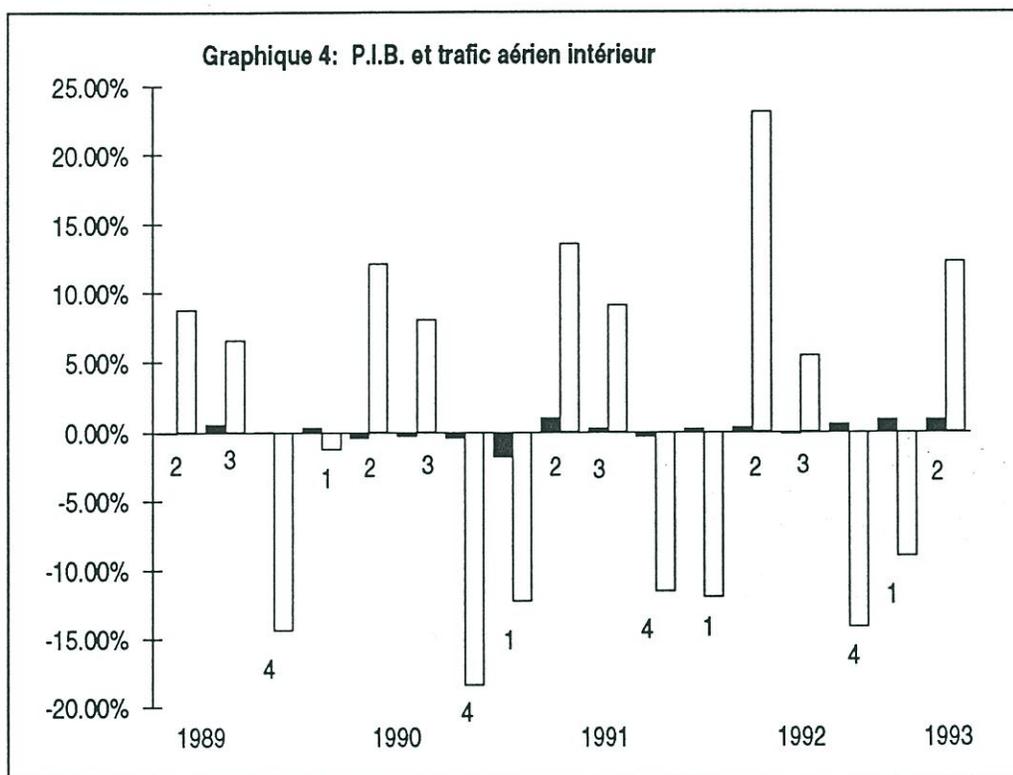
Le graphique 1 souligne que la croissance du coût du transport aérien n'a pas de lien temporel direct avec l'augmentation du coût de la vie. Le graphique 2 ci-bas signale qu'il semble plutôt y avoir une relation inverse entre l'augmentation des tarifs aériens intérieurs et la situation économique canadienne. C'est en effet surtout durant les périodes de récession ou de difficultés économiques que les lignes aériennes ont augmenté leurs tarifs intérieurs (HT signale une augmentation tarifaire, le pourcentage de chacune étant spécifié ensuite).



Source: Statistique Canada, Catalogue 13-001 et Air Alliance

2.4 Baisse de fréquentation et récession économique

Une explication propose d'attribuer la baisse de fréquentation des lignes aériennes en régions, à la récession économique. Selon ce raisonnement, la récession a généré une baisse considérable du volume d'affaires, entraînant une diminution du nombre des voyages par avion, sur les marchés intérieurs. Sans contester les effets indéniables d'une récession, nous croyons plutôt que le nombre de voyageurs a diminué surtout à

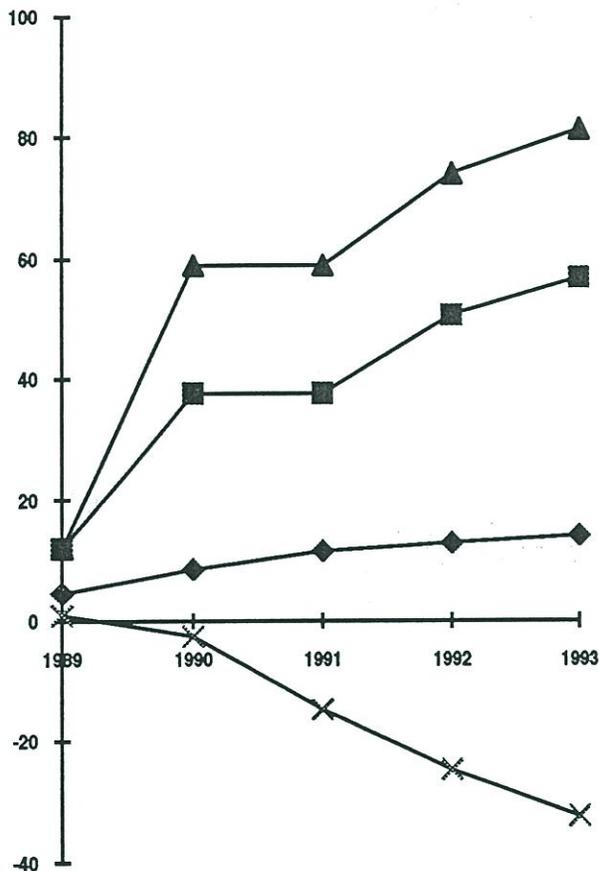


cause d'augmentations successives et importantes des coûts du transport aérien. Le graphique 3 en fait état.

La comparaison graphique ci-contre (graphique 4, compilé par l'auteur) souligne que le lien entre récession et décroissance du nombre de pas-

sagers intérieurs au Canada n'est pas apparent. Les rectangles noirs illustrent les variations trimestrielles du P.I.B. canadien et les rectangles blancs, les variations du nombre de passagers intérieurs. On note d'abord que les variations dans le volume de passagers intérieurs canadiens sont considérablement plus importantes que ne le sont les variations du P.I.B. mais surtout, on peut constater que les hausses de l'un n'entraînent pas nécessairement celles de l'autre et vice-versa. Par conséquent, il semble que la récession ne puisse pas être considérée comme un facteur déterminant dans la chute de l'achalandage.

Graphique 5: Variations de l'IPC, des tarifs, des coûts et du nombre de passagers régionaux au Québec



Le graphique 5 démontre plutôt que la baisse de fréquentation régionale, au Québec en particulier, est directement attribuable aux hausses successives des tarifs aériens. Depuis la promulgation de la LNT, en 1988 (année de base du graphique = 0), on note l'accroissement des coûts (plus de 80%) à l'usager du transport aérien intérieur, dû à une augmentation des tarifs (près de 57%) et à l'imposition de nouvelles taxes. Pas étonnant, alors qu'à ces augmentations correspond une chute de fréquentation cumulative de 32,42%!

Les triangles correspondent à la croissance du coût total du transport aérien intérieur, pour les usagers; les rectangles, à l'augmentation des tarifs intérieurs, les losanges, à l'évolution de l'IPC, et les X définissent la diminution du nombre de passagers d'origine régionale, au Québec.

2.5 Déficiences de gestion des transporteurs aériens

Il ne semble donc pas que la conjoncture économique soit seule responsable des augmentations des tarifs intérieurs. Comme la majorité des Canadiens, nous connaissons les déboires qu'ont connu nos lignes aériennes nationales. Les origines de ces déboires sont d'ailleurs abondamment documentées. La commission d'examen de la loi sur les transports nationaux en fait état à plusieurs reprises:

- *«tendance vers une multiplication de vols et des sièges offerts» (4);*
- *«Mais ce sont les décisions d'achats prises à la fin des années 1980 qui ont pesé du plus grand poids. En effet, fin 1989, Air Canada était lancée dans un programme de renouvellement de sa flotte de 3,8 milliards de dollars, avec 47 appareils devant être livrés dans la période 1990-1994 (les recettes d'exploitation totales d'Air Canada se chiffraient à 3,1 milliards de dollars en 1989). Les engagements d'achat pris en 1988 par Canadien International pour livraison 1989-1994 totalisaient 1,6 milliard de dollars, tandis que des contrats couvraient 52 autres appareils en option ou en location.» (5);*
- *«Le rachat en 1989 de Wardair fut la fusion la plus ambitieuse et a coûté des sommes énormes aux actionnaires de PWA.» (6);*
- *«L'industrie canadienne souffre d'une surcapacité massive, ainsi que le montre la Figure 4.6» (7)*
- *«Sachant que les services aériens sont un produit très périssable, l'impact d'une surcapacité est très grave.» (8)*
- *«Le comportement du duopole a amené des défauts d'efficience sous forme de capacité excédentaire et de prix plus élevés pour les voyages intérieurs. L'avenir des transporteurs et, partant, la concurrence sur le marché intérieur, sont menacés. Nous pensons que le gouvernement devrait concentrer ses efforts sur le maintien de la concurrence et de choix pour les consommateurs.» (9)*

L'examen annuel 1993 de l'ONT souligne aussi une autre cause des difficultés financières des transporteurs aériens nationaux et, par là, une des raisons majeures des augmentations de tarifs subies par les passagers intérieurs: les appareils mal adaptés

aux besoins du marché dont, le transport sur courtes distances avec des réactés entre Montréal et Val d'Or. (Il semble qu'on ne puisse trouver d'avions qui soient à la fois confortables et rentables!). Peu d'analystes ignorent que les déficits d'exploitation chroniques de Québecair étaient attribuables à l'utilisation d'avions trop coûteux et de trop grande capacité pour les besoins des marchés régionaux. Dix ans plus tard, le même problème n'a toujours pas trouvé de solutions chez les deux transporteurs canadiens nationaux!

Dans «*L'Aviation au Canada*» (Catalogue 51-501F Occasionnel), Statistique Canada souligne les effets dévastateurs de l'endettement prononcé des deux transporteurs aériens canadiens sous considération. «*Ainsi, le ratio d'endettement de 0,75 (1988) indiquait que 0,75 cent de chaque dollar d'actif était emprunté. Une industrie aussi fortement endettée est la plus efficace en période de croissance lorsque les bénéfices servent à payer les frais d'intérêt et davantage. Le ratio a grimpé au niveau encore plus élevé de 0,83 en 1991 comme l'industrie commençait à éprouver des difficultés d'obtenir (sic) du financement. Les compagnies aériennes à fort levier financier risquent de subir des pertes importantes en période de récession...*» (p. 82)

Les citations précédentes peuvent être résumées en peu de mots: une mauvaise gestion. D'autres manifestations de cette gestion douteuse sont bien connues: la création d'un réseau de réservations exclusivement canadien, à forts coûts, forçant les agences de voyages à se doter de deux réseaux parallèles: Gemini pour le Canada et un autre, pour le reste du monde; l'adoption sans discussion du modèle américain de réseau en étoile sur le modèle «hub and spokes» américain: fort adapté à la géographie des USA, ce modèle est totalement incongru dans la réalité canadienne; l'absence de prévisions des impacts de la téléconférence sur le nombre de passagers des régions. Pourquoi les passagers intérieurs canadiens devraient-ils être sur tarifés, permettant à des administrateurs de sociétés publiques de passer outre à leurs erreurs?

Depuis la déréglementation économique du transport aérien, Air Canada et Canadien se sont accaparées du transport aérien intérieur au Canada, en établissant chacune un réseau de transporteurs affiliés. Ce faisant, elles se sont assurées le contrôle de la totalité de l'offre de sièges sur la grande majorité des liaisons canadiennes. Elles n'ont laissé à quelques transporteurs locaux que des marchés très limités tout en gardant un oeil jaloux sur les tronçons à fort volume où des vols nolisés sont occasionnellement exploités.

Armées de ce contrôle, il leur a été facile de décréter des hausses de tarifs répétitives, sur les tronçons intérieurs, sans crainte de représailles par des compétiteurs éventuels. Trois exemples bien connus auront suffi à faire taire la concurrence: City Express, Nationair (vols réguliers) et, tout récemment, Air Madeleine. Tous les trois ont dû renoncer à concurrencer les transporteurs affiliés à Air Canada et à Canadien à cause de guerres tarifaires qu'ils n'avaient pas les moyens de livrer, encore moins de gagner. La concentration de l'offre régionale s'est aussi opérée à l'aide de programmes de points-boni (que les transporteurs financièrement plus faibles ne peuvent offrir) et grâce à une surcapacité qui ne laisse aucune place à des concurrents, la demande de transport étant tarie à la source. La propriété et l'exploitation d'un réseau de réservation unique a aussi contribué à empêcher des concurrents d'avoir accès à la clientèle potentielle.

Le contrôle absolu de l'offre de service et des tarifs a donné toute liberté à ces transporteurs pour subventionner leurs opérations internationales, à même les profits arbitraires réalisés en transport intérieur.

On tente encore aujourd'hui de faire porter la responsabilité des augmentations tarifaires au faible nombre de voyageurs ou à la récession économique. La morosité de l'économie canadienne a certainement contribué à la diminution du nombre de voyageurs. Mais ses effets négatifs ne sont pas aussi évidents qu'on voudrait le laisser croire. Il semble plutôt que les voyageurs fuient le transport aérien régional à cause des tarifs qu'ils estiment prohibitifs.

Quand au faible nombre de voyageurs en transport intérieur, qui ne suffirait pas à générer des taux de remplissage adéquats, la preuve a été faite qu'ils ont chuté en proportion directe des hausses tarifaires, et non l'inverse. En effet, il y a d'abord eu hausses importantes de tarifs, dont la majorité durant la récession de 1990, avant qu'il n'y ait baisse significative du nombre de voyageurs.

Les transporteurs aériens régionaux actuels attribuent les hausses de tarifs au faible nombre de voyageurs. Des appareils de trop grande capacité ont été maintenus en service avec une fréquence de desserte très élevée, générant des gaspillages de ressources dont les passagers ne peuvent être tenus responsables, mais pour lesquels ils paient, et à cause desquels le développement régional est handicapé.

La LNT et la politique économique du gouvernement fédéral font de la concurrence, la voie vers l'efficacité de gestion et vers les meilleurs services aux consommateurs. En l'occurrence, ne faudrait-il pas briser le duopole intérieur pour recréer une compétition réelle, ou faudrait-il ouvrir grands les aéroports canadiens, à tous les transporteurs intéressés, nationaux autant qu'étrangers?

3. Impacts du comportement des transporteurs aériens nationaux sur les régions du Québec et du Canada

La concentration de l'offre de services de transport aérien est issue de la déréglementation économique de ce mode de transport. Ce regroupement des transporteurs s'est effectué en quelques années. Cette «duopolisation» a engendré plusieurs impacts négatifs, que les citoyens canadiens, ceux des régions en particulier, peuvent contester à bon droit.

3.1 Frein au développement régional

D'une part, la disparition du rôle régulateur de l'État a laissé le champ libre à toutes les initiatives des lignes aériennes. Conséquence pour les régions: une fréquence de services inutilement élevée, accompagnée d'une majoration inacceptable des tarifs. Pour contrer ces phénomènes nuisibles, aucun moyen n'est disponible aux consommateurs des régions; même les litiges tarifaires doivent être soumis à l'Office national des transports (ONT) plutôt qu'aux tribunaux judiciaires. Dans ce sens, il nous semble que le ministre des transports devrait s'assurer que les règlements et le cadre législatif dictés à l'ONT ne constituent pas un empêchement à l'expression des citoyens, au sujet de problèmes de transport et de problèmes de développement régional, le cas échéant. Comment, en effet, l'ONT pourra-t-elle jauger de l'équilibre, nécessaire selon la LNT, entre le développement régional et la rentabilité des liaisons de transport aérien? Les réalités économiques régionales ne sont pas de son mandat...

Une porte-parole des Lignes Aériennes Canadien affirmait récemment que 75% des passagers voyageant, par avion, entre les grands centres et les régions du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie, étaient des employés de sociétés d'État ou des fonctionnaires. Et qui, en définitive, règle la facture des coûts de transport de ces voyageurs? Les taxes, impôts et coûts des biens vendus par les Sociétés d'État. Dans le cas des régions éloignées, l'augmentation des tarifs aériens se traduit aussi par une diminution des sommes allouées au développement régional. L'item «transport» de ces budgets est artificiellement gonflé aux dépens des investissements directs.

Le Canada, faut-il le rappeler, est le deuxième pays le plus vaste du monde et un de ceux qui est le moins densément peuplé. Ces deux caractéristiques conditionnent la

fragmentation de la population entre des aires urbaines fortement peuplées et des régions plus ou moins excentriques par rapport aux grandes villes, dont la population est répartie parmi quelques centres, d'urbanisation moins dense. Ces régions regroupent plus de la moitié de la population canadienne.

L'isolement relatif de ces régions et leur prospérité économique, de même que celle du pays, exigent des systèmes de transport qui assurent en permanence et aux moindres coûts possibles des liaisons avec les grands centres canadiens et étrangers. L'accès aux espaces économiques régionaux, nationaux et internationaux conditionne la prospérité et le développement économique.

Faut-il rappeler l'extrême importance du transport et des communications dans le développement économique? Sans transport, aucun déplacement de biens et, par conséquent, aucun commerce digne de ce nom. De plus, sans systèmes de transport efficaces et concurrentiels, il est impossible de générer une croissance économique quelle qu'elle soit.

Tableau 5: PNB per capita des pays en voie de développement enclavés (1990, USD)

Malawi	151
Bhoutan	165
Tchad	168
Zaire	172
Népal	180
Laos	184
Afghanistan	218
Mali	221
Burundi	229
Burkina	248
Ouganda	271
Rwanda	274
Zambie	274
Niger	292
Rép. Centre Af.	390
Bolivie	625

Source: P.C. Globe, v, 4.0

Le tableau 5 illustre, par l'inverse, la dépendance que la croissance économique subit aux mains du transport. 16 des 25 pays les plus pauvres du monde sont enclavés, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent être desservis directement, par les lignes maritimes internationales. Pour assurer leur développement économique, ces pays doivent donc investir massivement en transport aérien.

Sans ces investissements, ils demeurent pauvres et accusent des retards considérables de développement; lorsque ces investissements sont consentis et que les entreprises et réseaux nationaux de transport aérien sont efficaces, le handicap de l'enclavement devient un apport à la croissance. Le cas de la Suisse, enclavée mais appartenant au groupe des pays les plus riches, est l'exception qui confirme la règle: de lourds investissements en transport/logistique et une réglementation économique sévère des transports ont

conditionné la prospérité économique du pays, malgré l'enclavement.

La situation des régions du Québec et du Canada est certes différente de celle de pays en voie de développement. Cependant, le lien entre efficacité des transports aériens et développement économique est indéniable. Ce mode de transport ouvre l'accès à tous les centres commerciaux du monde, incluant, évidemment, les grands centres nationaux. Sans cet accès, industrie et commerce sont freinés.

En régions périphériques, au Canada, les voyageurs ne peuvent dorénavant se déplacer qu'à des coûts prohibitifs. Les coûts de développement précédant tout nouvel investissement sont devenus exagérément élevés, d'où fragilité de chaque initiative industrielle ou commerciale privée, et diminution du nombre et de la valeur des projets de développement régionaux.

La nécessité de réseaux de transport fiables et efficaces est une réalité universelle, à laquelle le Canada a souscrit, depuis la Confédération. La commission d'examen de la loi sur les transports nationaux le met en doute par le biais de quelques études qui *«ont relevé une atténuation du lien perçu entre le transport et le développement régional»* (10).

Chargée d'analyser les impacts de la déréglementation économique des transports au Canada, cette commission s'est permise, en dépit d'un savoir séculaire au contraire, de recommander que *«la mention du développement régional comme élément de la politique des transports»* soit retiré de l'article 3 précité (Recommandation N° 33).

Heureusement, cette recommandation n'a pas été suivie par le gouvernement fédéral, et si d'aventure elle devait l'être, il est évident qu'elle provoquerait un relâchement des liens qui unissent les régions du Canada, relâchement dont l'économie entière souffrirait.

3.2 L'histoire se répète

Saviez-vous que le gouvernement des États-Unis, qui a servi volontiers de modèle au gouvernement Mulroney en matière de gestion de l'économie, est toujours propriétaire d'un chemin de fer national (Amtrack) qu'il a du remettre sur pied afin d'assurer aux citoyens américains un choix entre plusieurs moyens de déplacement, à l'intérieur de leurs frontières? L'histoire nous indique aussi que ce gouvernement voisin en est à sa deuxième propriété des chemins de fer opérant sur son territoire, la première (1919) ayant été provoquée par les abus répétés des «robber barons» monopolisateurs qui rançonnaient les industriels et voyageurs des régions, au moyen de tarifs prohibitifs. Ce sont évidemment les abus des «robber barons» propriétaires des voies ferrées qui ont entraîné la réglementation économique des transports sur le continent nord-américain, le Canada important les législations américaines quelques années après leur adoption là-bas.

La vie économique des autres nations du monde sert d'illustration aux difficultés qu'éprouvent les régions du Canada et particulièrement celles du Québec, en matière de déplacements et de contacts essentiels avec les grands centres canadiens, avec les autres régions et avec le reste du monde. La déréglementation économique du transport aérien a été marquée par des abus systématiques aux dépens des citoyens des régions et le développement économique du pays, dans son ensemble, pourrait être compromis à cause de l'augmentation radicale des coûts de transport aérien intérieur.

La concurrence réelle entre les transporteurs aériens intérieurs ne semble plus exister depuis la déréglementation. Les citoyens ne peuvent pas être entendus convenablement et avec apparence de justice dans le contexte actuel de la LNT et la gestion des transports, au Canada, peut se résumer à une démission devant les réalités régionales. Aucun transporteur aérien régional ne peut se permettre de concurrencer un ou les deux transporteurs aériens nationaux. S'il le fait, c'est à ses risques et périls; en clair, une telle entreprise serait suicidaire.

L'exemple tout récent d'Air Madeleine le démontre. Ce transporteur, exclusivement régional, a récemment été forcé à se retirer du transport régulier entre les régions du Bas Saint-Laurent/Gaspésie et les Îles de la Madeleine. Dès son arrivée, les deux partenaires du duopole national ont diminué leurs tarifs de 40% pour les liaisons qu'offraient le transporteur aérien régional.

Peut-on croire qu'il est normal que le prix d'un billet d'avion entre les régions et les grands centres du pays soit de 2 à 3 fois plus élevé, pour les mêmes distances, que le tarif exigé entre les grandes villes canadiennes et les USA ou entre ces grands centres et l'Europe?

La commission d'examen de la loi sur les transports nationaux l'affirme : «...si les tarifs des vols internationaux et le tarif moyen pour l'ensemble des vols ont baissé, les prix des vols intérieurs ont augmenté depuis 1988.» (11) Nous avons déjà signalé que cette commission a constaté que les compagnies aériennes se livrent à des subventions croisées des liaisons intérieures vers les circuits internationaux. Cet inter financement se pratique aux dépens des habitants des régions, sans qu'ils ne puissent se faire entendre efficacement.

La mésapplication de la politique nationale des transports pervertit le processus normal de relation entre les utilisateurs et les transporteurs aériens; dorénavant, et pour un bien essentiel, le consommateur est à la merci de celui qui offre le service, c'est-à-dire le transporteur. Par analogie, on peut mesurer l'absurde de cette situation et le poids insupportable qu'elle impose aux consommateurs, en imaginant la réaction populaire si toutes les fermes du pays étaient la propriété de seulement deux entreprises qui avaient la mainmise sur la fixation des prix, sur les quantités produites et sur les variétés de produits.

3.3 Deux poids, deux mesures

Comme toute la population du Canada, nous sommes conscients du poids du géant américain sur notre espace économique. Nous constatons cependant avec grande déception que le gouvernement fédéral et particulièrement le Ministre des transports, prennent fait et cause en faveur des transporteurs aériens canadiens dans la concurrence qui les oppose aux transporteurs américains, aux frais de la majorité des citoyens canadiens, habitant les régions éloignées des grands centres.

Pourquoi ne pas laisser la concurrence jouer librement, selon le vœu de tous les hommes publics canadiens? Peut-on laisser sciemment les clientèles régionales subventionner le transport transfrontalier et prétendre que la politique nationale des transports est bel et bien appliquée, en toute équité? S'agit-il là du juste équilibre dont fait état l'article 3 de la LNT? Comment les citoyens des régions peuvent-ils croire que

les services de transport dont ils disposent représentent la meilleure solution au meilleur prix, en vertu du jeu de la concurrence? Le quotidien démontre systématiquement que la politique nationale des transports n'est pas respectée par les transporteurs aériens et, surtout, que le gouvernement fédéral endosse ces transporteurs, financièrement et politiquement.

Les *préjugés favorables du gouvernement* actuel en faveur des transporteurs aériens, sont légion, allant des garanties de prêt de 290 millions CAD, aux achats d'avions excédentaires, à gros prix, en passant par l'adoption de la loi C-32, par laquelle, *à la demande des transporteurs aériens*, le gouvernement fédéral ajoutera encore au fardeau des voyageurs régionaux. Cette loi déplace le poids des taxes sur les billets courte distance (où les divers modes de transport se concurrencent) vers les billets longue distance (les régions captives). Bilan: entre 44 et 100 millions par année de taxes additionnelles imposées aux voyageurs régionaux.

Pour bien comprendre le sens de l'intérêt public, faut-il se fier à la commission d'examen de la loi sur les transports nationaux qui déclare: «*L'argumentation semble indiquer qu'un «grand» transporteur aérien doit avoir une certaine envergure et occuper une certaine surface et que c'est au marché de s'adapter pour les lui donner.*» (12)(Les soulignés sont de nous). Nous sommes là aux antipodes de la libre concurrence, le marché devant s'adapter aux transporteurs aériens, et non l'inverse.

L'inaction du gouvernement fédéral devant ces comportements des lignes aériennes canadiennes pose dorénavant la problématique de l'industrie du transport aérien canadien selon les paramètres suivants: les citoyens des régions doivent payer des coûts exorbitants pour permettre aux transporteurs aériens de développer leur compétitivité internationale, nonobstant leurs maladroites de gestion: surcapacité, sureffectifs, politiques tarifaires prédatrices, endettement massif, mise en service d'avions non adaptés aux besoins, horaires identiques, etc.

L'industrie canadienne du transport aérien est-elle si importante qu'elle justifie ces iniquités flagrantes dont le gouvernement fédéral se lave les mains sous couvert de déréglementation? La libre concurrence «à la duopole» fait loi et ce sont les transporteurs aériens qui gèrent l'application de cette loi. Les citoyens des régions n'ont qu'un choix d'attitude fort limité: ils acceptent les abus sans mot dire, au nom d'un intérêt national qui les exclut de la «nation» même dont l'intérêt est primordial, ou, en

cas de désaccord, ils ne sont pas raisonnables et sont étiquetés «émotifs»!!! Selon les mots mêmes du Ministre Douglas Young: «*Les gens raisonnables appuient les principes d'une plus grande efficacité et de prix moins élevés. En pratique cependant, ces principes peuvent souvent prêter le flanc à des revendications émotives particulières en faveur de nos régions, nos industries, nos villes ou nos emplois. Cela est naturel et compréhensible.*»⁽¹³⁾

Nous souhaitons que le ministre des transports prenne acte des inconvénients importants occasionnés aux usagers régionaux par le comportement des transporteurs aériens intérieurs et qu'il prenne position en faveur des citoyens plutôt que de soutenir des entreprises privées dont toute la politique économique gouvernementale voudrait qu'elles soient soumises à une réelle concurrence, afin d'en améliorer la productivité.

3.4 Chute du nombre de passagers et difficultés économiques régionales

Tableau 6: Nombre de passagers aux aéroports régionaux du Québec

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	Variations 93/88
Bagotville	105 100	121 950	118 664	90 400	79 968	67 114	-36.14%
Rouyn	114 800	107 235	98 500	86 600	76 911	77 040	-32.89%
Sept-Îles	150 600	141 370	141 132	141 024	115 972	105 326	-30.06%
Val d'Or	110 600	115 314	112 775	94 928	86 879	70 863	-35.93%
Baie-Comeau	58 600	66 900	65 000	61 700	54 700	46 300	-20.99%
Gaspé	14 600	22 300	16 600	18 990	20 248	20 097	37.65%
Mont-Joli	79 400	64 650	63 300	46 400	41 900	41 495	-47.74%
Total	633 700	639 809	617 471	540 042	476 578	428 235	-32.42%

Source: Statistique Canada, catalogue 51-005; compilation de l'auteur

Un dernier impact de la mésapplication de la LNT doit être signalé: la chute de fréquentation des aéroports régionaux. Depuis la déréglementation économique du transport aérien, les transporteurs ont considérablement augmenté les tarifs, entraînant une forte diminution du nombre de voyageurs provenant des régions. Le tableau 6 illustre cette baisse de fréquentation aux aéroports régionaux du Québec. Une seule

augmentation procentuelle apparaît, à Gaspé. Elle s'expliquerait par un transfert obligé des voyageurs vers un autre mode de transport (5 500 parmi eux auraient opté pour l'avion), à la suite d'une diminution de fréquence de desserte, par Via Rail.

Statistique Canada a constaté cet effondrement de trafic pour la presque totalité des aéroports canadiens dont en Colombie Britannique: Kamloops, Kelowna, les deux aéroports situés à Nanaimo, Campbell River, Castlegar, Comox, Cranbrook, Penticton, Port Hardy, Prince George, Prince Rupert, Sandspit, Smithers, Terrace, les deux aéroports de Victoria et William Lake; en Alberta: Fort McMurray, Lethbridge, Medicine Hat, les deux aéroports d'Edmonton, Fort St John, Dawson Creek, Peace River, Hamilton, Kingston, North Bay, Sault Ste-Marie, Timmins, Windsor, Sarnia, Sudbury, Red Lake et tous les aéroports régionaux des provinces atlantiques et des Territoires du Nord-Ouest.

La diminution du nombre de passagers aux aéroports régionaux occasionne une perte d'activité économique considérable pour les régions excentriques: restauration, hôtellerie, location d'automobiles, capital d'investissement, etc.

Mais cette décroissance, additionnée des coûts imposants du transport aérien intérieur, ne semble pas limitée aux seuls effets «normaux» de l'application biaisée de la politique nationale des transports. Constatant la diminution du nombre de voyageurs régionaux, le gouvernement fédéral actuel a décidé de privatiser ou de diminuer la quantité des services publics offerts en régions, parce qu'ils coûtent trop cher au trésor fédéral et qu'il n'y a pas de clientèle suffisante!

La nouvelle politique aéroportuaire canadienne semble s'appuyer sur cette baisse du nombre de voyageurs en régions pour plaider une nécessaire diminution de services au transport aérien, faute de clientèle. Et sans consultation préalable! Les régions ont cependant droit à la compassion d'un ministre fédéral des transports conscient des difficultés que causera sa politique nationale. Cette compassion est toutefois bien encadrées d'intérêt public. Dans son allocution au dîner de la Journée nationale des transports, le 3 juin 1994, M. Douglas Young déclare: *«Nous devons porter davantage attention à ceux qui seront affectés par ces changements; ceux que le public voyageur a abandonnés; les localités, les villages, les villes et les cités qui subiront ces pertes. Ce n'est la faute à personne, il y va de l'intérêt de tous!»* (14)

Si cette politique annoncée par le Ministre des transports est mise en pratique, les services de transport aérien intérieur au Canada pourraient disparaître. Les aéroports régionaux auront de moins en moins de clientèle, augmentant pour chaque passager le coût unitaire de maintien des services aéroportuaires actuels; ce qui engendrera des diminutions additionnelles de clientèle jusqu'à disparition des services. Nous croyons que le retour à une concurrence réelle entre transporteurs aériens, au niveau régional, y remettrait en question la fréquentation des lignes aériennes et l'achalandage des aéroports. Les services seraient mieux adaptés et les prix, conséquemment, plus bas.

Il nous apparaît plutôt que les pratiques des transporteurs aériens imitent celles que les chemins de fer américains ont mises en place à la fin des années '50 pour décourager le transport de passagers..., jusqu'à complète extinction des services. Qui ont du être recréés par l'État américain, quelques décennies plus tard. Un système de transport rentable et efficace est essentiel à la prospérité économique de tout pays, *a fortiori* pour le deuxième pays le plus vaste du monde. Il est illusoire de croire que les populations canadiennes émigreront toutes vers les grands centres, rentabilisant du coup un système national de transport concentré autour de quelques très grands ensembles urbains.

Conclusion

Les faits précédents démontrent sans équivoque que la libre concurrence ne joue pas en ce qui concerne le transport intérieur au Canada, malgré les affirmations législatives à cet effet. Persuadés cependant que la concurrence constitue un moyen privilégié pour assurer le meilleur service, au meilleur coût, nous demandons que tout soit être mis en oeuvre pour lui permettre d'agir. Par conséquent, et en accord avec la LNT, nous estimons du devoir du gouvernement canadien, et particulièrement de son Ministre des transports, qu'il lève les blocages politiques qui empêchent l'application de la LNT et de la politique nationale des transports. Nos recommandations à cet effet sont listées plus loin.

Contrairement à la politique nationale des transports, nous constatons que:

- les transporteurs aériens canadiens ne sont viables qu'en pratiquant des exactions auprès de leur clientèle régionale et que leurs services de transport ne sont pas efficaces;
- l'action gouvernementale s'est écartée des objectifs de la LNT en limitant la concurrence;
- les transports sont un facteur primordial de développement économique régional, mais l'équilibre entre la rentabilité des liaisons et le développement économique régional est essentiellement perverti à l'avantage des transporteurs aériens et au détriment des citoyens;
- les prix et modalités du transport intérieur au Canada constituent des obstacles abusifs à la circulation des personnes, et au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions.

Les lignes aériennes canadiennes rançonnent les marchés intérieurs canadiens tout en maintenant des pratiques prédatrices qui bloquent systématiquement l'émergence de transporteurs régionaux dont les coûts d'opération seraient considérablement plus bas, assurant à long terme la survie des services de transport intérieur et la prospérité économique.

Quoiqu'en pense la commission d'examen de la loi sur les transports nationaux, les effets néfastes d'une déréglementation sauvage du transport ont miné les fondements de l'industrie canadienne du transport aérien et l'ont rendu extrêmement fragile dans le contexte mondial actuel et dans le contexte intérieur canadien. Nous estimons qu'il y a lieu de réglementer la déréglementation malgré l'apparence de paradoxe, sur laquelle s'appuie cette commission pour tourner en ridicule une déréglementation encadrée (15). Cette voie est privilégiée par tous les pays européens, avec succès.

De plus, il est essentiel que le gouvernement fédéral cesse toute interférence en transport aérien pour permettre enfin une concurrence libre, sans entraves politiques. L'ouverture des marchés canadiens à des transporteurs étrangers garantira de meilleurs services à de meilleurs coûts pour les liaisons internationales. Elle permettra aussi à des transporteurs régionaux d'émerger et, à leur tour, d'offrir des services de transport efficaces et peu coûteux. Alors, l'ensemble des consommateurs canadiens pourra bénéficier des avantages de la libre concurrence.

Eu égard au rôle de l'ONT dans la gestion de la LNT, nous concluons qu'il y a lieu de lui retirer tout mandat d'arbitrage en matières de concurrence entre transporteurs aériens. L'appareil judiciaire normal et les lois actuelles nous semblent suffisants. S'agissant de la disposition des infrastructures publiques de transport aérien, et en conformité avec le principe de «l'utilisateur payant - usager participant», des consultations publiques, voire des référendums régionaux, devraient être décrétés avant toute modification. En particulier, les aéroports régionaux ne devraient pas faire l'objet de décisions politiques, sans une consultation populaire directe. Non seulement la volonté de la population doit-elle être connue, mais en plus les investisseurs privés doivent-ils être sensibilisés. Dans ce contexte, nous signalons au Ministre des transports que les récentes initiatives de consultation menées par Havres et Ports auprès des clientèles régionales du Québec nous semblent valables et très bien adaptées à un nouveau partenariat entre le gouvernement et les milieux régionaux.

Nous considérons que le gouvernement canadien arrive à la croisée des chemins quant à sa politique nationale des transports, et en particulier, celle du transport aérien. Doit-il laisser la situation actuelle affaiblir l'économie canadienne ou doit-il réagir et appliquer les lois qu'il a lui-même adoptées?

Notre analyse de la situation dans le transport aérien intérieur au Canada nous permet de constater que la somme des comportements des transporteurs aériens, qui s'apparentent difficilement à une saine concurrence, favorise nettement l'économie américaine et étrangère, au détriment de la nôtre. Les politiques tarifaires des transporteurs, à elles seules, nous autorisent à nous interroger sur les véritables objectifs des lignes aériennes, quant à leur participation à l'essor de l'économie du Canada: les tarifs «vacances» à demi prix et les politiques de fort tarif pour les gens d'affaires empêchent les échanges d'affaires à l'intérieur du Canada tandis qu'elles encouragent le tourisme à l'étranger.

Les politiques «protectionnistes» mises en place par le gouvernement au bénéfice des transporteurs aériens (le projet de loi C-32, le maintien des garanties de prêts aux transporteurs, la politique nationale aéroportuaire, la surtaxation, l'absence de suivi des effets de la déréglementation et de soutien à la concurrence active) associées à l'absence virtuelle de mécanismes de représentation des usagers (contrairement aux puissants «lobbies» des transporteurs développés depuis l'époque de la réglementation) concentrent sur les citoyens canadiens, des coûts et une dégradation économique que le contexte déficitaire du pays n'autorise pas.

Les citoyens des régions souffrent à plusieurs titres de cette situation: en plus d'être des payeurs de taxes qui doivent éponger les inefficacités des transporteurs aériens, via le gouvernement fédéral, ils doivent eux-mêmes se déplacer à grands frais et tâcher de maintenir un développement régional handicapé par des réseaux de transport dont la maîtrise leur échappe dorénavant, totalement dominés qu'ils sont, par quelques entreprises privées. La nouvelle politique nationale aéroportuaire qui vise à déplacer, vers les régions, la part du déficit fédéral engendré par les infrastructures de transport non rentables en fournit une preuve additionnelle.

Nous considérons que l'ensemble des problèmes de transport ne peut être solutionné par un déplacement du déficit fédéral, puisque la création de pressions économiques négatives affectera, tôt ou tard, l'économie entière du Canada. Nous croyons plutôt que, dans l'intérêt public, le ministre des transports devrait user de ses prérogatives pour faire appliquer la LNT. Cette loi établit clairement que la concurrence doit s'exercer pleinement entre les transporteurs. Elle établit aussi que le développement régional est primordial à une saine politique des transports.

Recommandations

Par conséquent, nous recommandons au ministre fédéral des transports:

1. Que le statut de transporteur charter soit aboli, afin que dorénavant tout détenteur actuel de ce type de licence puisse se livrer au transport régulier là où bon lui semble, à l'intérieur du Canada;
2. Que la LNT soit amendée (article 72) pour établir des règles normales de concurrence en transport aérien intérieur, empêchant toute position dominante d'un transporteur ou d'un nombre restreint de transporteurs, sur les marchés régionaux;
3. Que la politique de privatisation/fermeture/diminution des services aéroportuaires régionaux, de Transport Canada, soit soumise à des consultations publiques régionales, ramenant l'équilibre entre l'expression des citoyens et les besoins des lignes aériennes, eu égard au développement économique régional;
4. Qu'un examen approfondi des réseaux de réservation des compagnies aériennes soit effectué en vue de ne permettre, au Canada, que l'utilisation de systèmes dits «neutres», c'est-à-dire qui ne soient pas biaisés en faveur de l'une ou l'autre des lignes aériennes.
5. Que le ministre des transports prenne immédiatement les mesures nécessaires pour ramener l'équilibre entre le développement régional et la rentabilité des lignes aériennes; à défaut du rétablissement de l'équité tarifaire à l'endroit des citoyens, que le gouvernement canadien invite immédiatement des transporteurs étrangers à détenir et exploiter des licences de transport intérieur au Canada;
6. Qu'une enquête sur les pratiques de fixation des tarifs d'Air Canada, de Canadien et de leurs réseaux de transporteurs affiliés, soit ordonnée par le ministre des transports du Canada, et menée par la GRC, en vue de déterminer si ces pratiques contreviennent aux lois canadiennes sur la concurrence.
7. Que l'ONT ordonne une baisse immédiate des tarifs aériens intérieurs au Canada (articles 4 et 80) et qu'elle exige des transporteurs aériens canadiens, la création d'un

fonds d'indemnisation pour les passagers ayant été victimes des excès tarifaires des lignes aériennes, en attente des résultats de l'enquête.

Renvois

- (1): Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux, *La concurrence dans les transports*, sous-titré *Regard sur la politique et la législation*, volume 1, Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1993, p.130;
- (2): idem, p. 80;
- (3): idem, p. 84;
- (4): idem, p. 73;
- (5): idem, p.76;
- (6): ibidem;
- (7): idem, p.79;
- (8): ibidem;
- (9): idem, p. 130;
- (10): idem, p. 82;
- (11): idem, p. 129;
- (12): idem, p. 80;
- (13): Allocution du ministre des Transports Douglas Young au dîner de la Journée nationales des transports, *Nouvelles orientations pour les transports*, Thunder Bay (Ontario), le vendredi 3 juin 1994, p. 5;
- (14): idem, p.10;
- (15): Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux, op. cit., p. 213;