



1994-12

**Notes d'une allocution
du ministre des Transports
Douglas Young à l'Association du
transport aérien du Canada**

**Toronto (Ontario)
le 14 novembre 1994**

À vérifier au moment de l'allocution



**Transports
Canada**

**Transport
Canada**

Canada



INTRODUCTION

Cette réunion annuelle de l'ATAC m'offre une occasion unique de rencontrer l'éventail le plus représentatif de l'industrie du transport aérien au Canada.

Il y a tout juste un an, notre gouvernement avait à faire face à la longue querelle qui a opposé Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International.

Une entente est survenue et les deux transporteurs connaissent une amélioration de leurs bénéfices. Le système de réservations informatisé a également survécu, mais il y a encore bien des problèmes à résoudre.

Il y a des signes de relance dans le secteur aérien. Mais pour les remettre en perspective : les principaux transporteurs aériens du Canada ont perdu 2,1 milliards \$ entre 1990 et 1994, et 8 000 emplois ont disparu.

La situation s'améliore, mais elle demeure fragile. Nous devons faire ce que nous pouvons pour assurer la viabilité et la compétitivité de l'industrie du transport aérien au Canada. Cependant le temps est venu de se pencher sur les intérêts des voyageurs et des collectivités aéroportuaires.

Ces derniers 12 mois m'ont permis de mieux comprendre les questions relatives aux services aériens internationaux.

HISTORIQUE

Le gouvernement du Canada a mis en branle une stratégie détaillée pour le secteur du transport aérien.

Sous-jacent à cette stratégie demeure le besoin d'un système de transport aérien sécuritaire, efficace, et viable.

Notre approche correspond aux trois éléments centraux du transport aérien.



LA POLITIQUE NATIONALE DES AÉROPORTS

Pour les aéroports de notre pays, il existe maintenant une nouvelle Politique nationale des aéroports qui :

- sort le gouvernement de l'exploitation quotidienne des aéroports. Le gouvernement se consacrera à l'assurance de la sécurité et de la sûreté;
- définit un Réseau national d'aéroports fait des 26 aéroports les plus importants et les plus achalandés du Canada. Le contrôle de ces aéroports sera offert à des administrations aéroportuaires canadiennes avec une représentation fédérale et provinciale; et
- cède d'autres aéroports fédéraux à des intérêts locaux. Les contrôles de ces aéroports permettront aux collectivités d'améliorer les services aéroportuaires, de couper les dépenses et d'accroître l'efficacité.

LA COMMERCIALISATION DU SNA

Nous en arriverons bientôt à une décision sur la façon dont la commercialisation du système de navigation aérienne sera faite. Ma préférence va à la création d'une société à but non lucratif gérée par ceux qui se servent du système. La commercialisation du SNA lui permettra de mieux répondre à la demande.

LA POLITIQUE INTERNATIONALE DE SERVICES AÉRIENS

Nous présenterons une politique internationale des services aériens qui sera mise en oeuvre de pair avec les changements à nos aéroports et dans notre système de navigation aérienne.

LES OBJECTIFS

La gestion des services aériens internationaux est difficile. Le gouvernement du Canada ne peut tout simplement pas tout faire ce qu'il veut; plusieurs autres pays sont impliqués et ils ont souvent des intérêts pas mal différents des nôtres. Ceci limite la portée d'une action indépendante. Comme résultat, nous sommes plus à l'étroit dans ce secteur que dans tout autre secteur de la politique des transports.



Les Canadiens ont des vues différentes en matière d'objectifs sur ce que devrait être la politique aérienne internationale du Canada. Notre nouvelle politique doit satisfaire aux besoins de trois groupes différents mais mutuellement inter-dépendants :

- le public des voyageurs et des expéditeurs;
- les transporteurs canadiens; et
- les collectivités aéroportuaires.

Nous devons également refléter les intérêts de nos exportateurs et l'importance des services aériens pour développer nos liens commerciaux et touristiques internationaux.

L'intérêt national veut que nous respections les cinq objectifs principaux suivants :

- Le service aux Canadiens -- la politique doit améliorer les services aériens internationaux pour les Canadiens dans l'ensemble du pays. Les Canadiens voyagent beaucoup et, ce faisant, ont besoin de services aériens fiables, abordables et pratiques. Les expéditeurs doivent également pouvoir compter sur des options appropriées pour transporter leurs produits;
- la politique doit aussi appuyer notre agenda relatif au commerce, aux affaires et au tourisme. Ce gouvernement met beaucoup d'emphase sur l'économie. Nous formons actuellement une commission canadienne spéciale sur le tourisme et organisons d'importantes missions commerciales à l'étranger pour y promouvoir et y vendre nos produits et services;
- la politique doit répondre aux aspirations du milieu aéroportuaire -- c'est-à-dire aux administrations aéroportuaires locales (AAL) et administrations aéroportuaires canadiennes (AAC) qui non seulement souhaiteront, mais qui auront également besoin d'exploiter de nouvelles occasions commerciales;
- la politique doit aussi assurer que les consommateurs soient protégés et qu'ils disposent d'informations complètes et bien à jour sur tous les services aériens disponibles. Ils doivent disposer d'informations complètes pour faire les choix les plus judicieux assortis à leurs besoins;
- la politique doit faire ce qu'elle peut pour créer un environnement stable pour les transporteurs aériens intérieurs. Cela est essentiel pour la santé économique du Canada et sa compétitivité à l'échelle internationale.

pas écoutés ←

