

P6 ①

LE LUNDI 28 JANVIER 2002

LE SOL

OPINIONS

L'échec du fédéral dans le transport aérien régional

Pierre Breton

Président ex-officio
de la Chambre de commerce
régionale de la Côte-Nord.

En transformant le transport aérien régional en chasse-gardée des réseaux aériens pour nourrir l'industrie touristique, le gouvernement fédéral a oublié qu'en région, l'avion est un mode de transport aussi important que le métro ou les réseaux d'autobus dans les grandes villes. La santé, l'éducation, la formation de la main-d'œuvre ou le développement et la croissance des entreprises sont intimement liés à un réseau de transport aérien efficace, sécuritaire et abordable.

Ce réseau se désintègre aujourd'hui et les conséquences pour les régions du Québec sont connues. L'avion, devenu inaccessible, accentue l'éloignement réel vécu par les régionaux. Le départ de nos jeunes, l'exode de la main-d'œuvre stratégique, l'insécurité reliée à la détérioration des services de santé et d'éducation, la déstructuration sociale et économique, etc., sont autant d'éléments révélateurs des effets de la désintégration du réseau de transport aérien régional.

Désormais, au Canada, le transport aérien intérieur est devenu l'instrument de l'industrie touristique internationale, mondialisation oblige. En contrepartie, la vocation d'un transport

aéroports et la diminution simultanée des tarifs sur les destinations desservies par des concurrents éventuels.

Dès que le marché a été contrôlé et que les transporteurs ont pu prendre le contrôle de l'offre et de la demande, les tarifs ont augmenté dans les zones contrôlées et on a vu chuter le nombre de passagers dans les régions du pays.

Au Québec, l'aéroport central est à Montréal, dans l'anticyclone géographique

Des aberrations sont apparues rapidement. Un passager désirant se rendre de Moncton à Frédéricton, la capitale de sa province, devait obligatoirement transiter par Montréal. Au Québec, l'aéroport «central» est situé dans l'anticyclone géographique qu'est Montréal, à l'extrême sud-ouest du territoire. Les liens naturels qui existaient entre Québec, la capitale, et ses régions s'effritent au point où Baie-Comeau, une communauté de près de 40 000 personnes, située à près de 500 km de la capitale, voit ses liaisons aériennes avec celle-ci disparaître.

Le monopole, bien qu'il prétende la non-rentabilité, souhaite concentrer la clientèle vacances de Baie-Comeau à Montréal, point de départ de ses vols vacances, empêchant ainsi les nolisateurs desservant Québec d'avoir accès à cette clientèle.

DES RÉGIONS QUI ÉCOPENT

De plus, la division du réseau d'aéroports en deux catégories a créé une fracture importante dans les relations entre les métropoles et les régions qu'elles influencent. Alors que les citoyens des grands centres utilisent et perçoivent le transport aérien soit comme un outil d'affaires efficace soit comme un moyen de transport «vacances», les régionaux, eux, voient tout autre

**Le modèle américain :
l'étoile de desserte des
territoires. Le modèle canadien :
l'étoile aplatie**

teur aérien qui est de déplacer ses clients d'un point à l'autre de manière efficace, sécuritaire et abordable a été détournée au profit des objectifs du monopole canadien et de ses partenaires



Une société sa

État État

Il est normal
à aider ce

Pauline Cha

internationaux.

Les effets se font sentir sur les régions. Par exemple, il en coûte désormais 1036 \$ pour un billet aller-retour de Baie-Comeau à Montréal pour un passager domestique. Si le passager démontre qu'il se déplace pour aller en vacances hors du pays, le tarif pour le même vol intérieur sera de 260 \$ environ (25 % du tarif régulier).

Il devient urgent de faciliter l'émergence de transporteurs régionaux dédiés à leur clientèle et soucieux d'offrir le meilleur rapport qualité-prix, indépendamment des contraintes imposées par les grands réseaux de transporteurs internationaux.

LE MODÈLE AMÉRICAIN

Le modèle américain se caractérise par la mise en place d'un réseau en étoile de desserte des territoires. Au centre de l'étoile se trouve l'aéroport central qui dessert les aéroports satellites situés dans les pointes de l'étoile.

Le Canada est un pays dont près de 80 % de la population vit le long de la frontière américaine sur un ruban de 150 km de large par 4000 km de long, un pays formé d'un grand nombre de petites communautés réparties sur un territoire plus vaste que les États-Unis et ayant une densité de population parmi les plus faibles du monde. On a établi sur son territoire un réseau linéaire d'aéroports centraux et satellites. Appelons-le le modèle de l'étoile aplatie.

L'implantation du modèle au début des années 1990 s'accompagne de la prise de contrôle du ciel canadien par le duopole Canadian et Air Canada. Les liens étroits développés entre les transporteurs et le gouvernement canadien rendent possible l'implantation d'un quasi-monopole qui, d'un bout à l'autre du pays, s'approprie tous les transporteurs régionaux, le contrôle des aéroports et met en place des comportements prédateurs visant à empêcher l'émergence de concurrents. Les moyens utilisés sont la sursaturation des marchés, le contrôle des accès aux

chose: le transport aérien n'est pas un luxe pour vacanciers ou pour gens d'affaires fortunés. Il est un lien vital pour garantir l'avenir de leur famille et de leur région et pour combler des besoins essentiels: assurer les services de base, favoriser les échanges entre gens d'affaires, favoriser la création d'emplois spécialisés, etc.

PISTES DE SOLUTION

Depuis la déréglementation, tous les ministres des Transports qui se sont succédé ont dit souhaiter voir la concurrence s'installer dans l'industrie du transport aérien pour permettre aux citoyens canadiens de se déplacer dans le pays de façon efficace, sécuritaire et abordable. L'échec des politiques fédérales en matière de transport aérien est retentissant. À la lumière des résultats de l'américanisation du modèle canadien et des conséquences de la création du monopole sur les régions du pays, il importe d'établir dès maintenant les balises qui devraient régir un nouveau concept de réseau aérien au pays.

Les objectifs du monopole national, Air Canada, divergent de ceux des régions et cette divergence prend au fil des années une ampleur telle qu'on est en droit de se demander si les régions pourront à moyen et à long terme survivre à l'indifférence du gouvernement vis-à-vis de leurs besoins vitaux.

Pourtant, une solution existe qui permettrait d'implanter une véritable concurrence sur le marché intérieur. Que l'on libère les clientèles intérieures de l'obligation de subventionner le monopole en créant une véritable concurrence dans le marché intérieur et que le gouvernement fédéral assume sa décision de privatiser le transporteur national en reconnaissant qu'il s'agit maintenant d'une entreprise privée qui doit assumer les conséquences de ses décisions ou de son incapacité à contrôler ses coûts, s'il y a lieu. Air Canada ne doit plus être un porte-étendard du pays, le prix à payer est trop élevé pour les régions du pays.

Le protecteur du citoyen la pathologie reliée au çon isolée. D'autres prot tent pour lesquelles des envisagées.

La question se pose à s matière d'imposition d' tants de toutes sortes aya toujours légitime, d'ass santé ou de la sécurité de «plus» de santé et «plus plus d'encadrement, pl «L'État providence» est «État ange gardien»? contraindre l'immense n les risques que quelques mêmes et quelquefois au

Le protecteur du citoyen société libre et démocrati que doit respecter l'État voir légitime d'assurer bien-être et la sécurité d Une société sans risques au sein de laquelle toute aura été éliminée par une tion sévère et des contrôle ne saurait exister, sinon de la liberté des citoyens.

PRINCIPES ET VA

Les citoyens doivent être comme des êtres libres et bles. Le protecteur du ci comme principe de dépar une société démocratique doit être considéré comm sonne libre. C'est lui, citoyen doit être le premier respoi Américains ont même fait un droit constitutionnel rec

Le protecteur du citoyen c ser la prise en main du cito vienne un être capable de d de façonner les outils de so personnelle prend appui sui et de ses faiblesses, conna ment tiré de l'essai et de l'e mesure du possible, éviter c cette matière, à défaut de qu sonnelle s'installe, prémisse

Le protecteur du citoyen c toyens, dans leur immense c'est-à-dire capables d'éviter avec modération. Il faut don les gens par une approche q te de mieux, de «victimisati me, cela suppose qu'il y ait équation, le coupable est né porte qui sauf l'utilisateur lui

Sauf exceptions à être démo bout de piste méprisante et de Relève également d'un état d reuse tendance à considérer l de Pavlov, que la seule vue de de bière à la télévision ou d'u une scène de spectacles suffi de l'alcoolisme ou du tabagisr

Il est généralement reconn pulation présente un risque d surconsommation avec les jeu



Pierre Breton: «Il y a une fracture dans les relations entre métropoles et régions.»

ARCHIVES, COLLABORATION SPÉCIALE, STEVE PARADIS