

Infrastructure de transport aérien

Résumé

Les infrastructures de transport aérien du Canada englobent les aéroports, les aérodromes et le Système de navigation aérienne (SNA) civil. Le Canada compte environ 1775 aérodromes. Les aérodromes sont des installations où peuvent décoller et atterrir les aéronefs. Sur la carte, les aérodromes sont regroupés selon trois types : les aéroports et les aérodromes terrestres (pour les aéronefs à voilure tournante ou à voilure fixe), les hydrobases (pour les hydravions) et les héliports (pour les hélicoptères). Le Réseau national des aéroports (RNA) comprend 26 aéroports dont le trafic annuel est de 200 000 passagers ou plus, ainsi que des aéroports desservant des capitales nationales, provinciales ou territoriales. Ces aéroports acheminent environ 93 pour cent de tout le trafic de passagers et 98 pour cent du trafic de fret au Canada, et ils constituent les points d'origine et de destination de presque tous les services aériens internationaux. Ces aéroports importants forment un composant de la Politique nationale des aéroports (PNA), laquelle englobe également les aéroports régionaux et locaux, les petits aéroports, les aéroports de l'Arctique et les « autres » aéroports. Les aéroports régionaux et locaux, lesquels offrent un service régulier de passagers, acheminent généralement moins de 200 000 passagers chaque année. Les petits aéroports n'offrent pas de service aérien régulier et ils desservent des intérêts locaux, comme les vols de l'aviation générale et les vols récréatifs. Les aéroports civils de l'Arctique appartiennent à des gouvernements provinciaux ou territoriaux. Les autres aéroports sont tous des aéroports qui ne sont pas directement réglementés par la PNA.

La Loi nationale sur les transports (LNT) de 1987 a marqué le début d'une ère nouvelle de concurrence entre les moyens de transport, accompagnée d'un accroissement de la déréglementation et de la commercialisation des infrastructures de transport. Par voie législative, la LNT garantissait que la concurrence constituerait la principale force de médiation au sein des moyens de transport et entre ces derniers. Cette situation a provoqué l'accroissement de la déréglementation du secteur des transports ainsi que de la compétitivité, ce qui a eu des effets importants sur le transport aérien. En 1994, la mise en œuvre de la PNA a donné lieu au transfert aux administrations aéroportuaires canadiennes des 26 aéroports les plus gros et les plus achalandés du Canada. La plupart des 126 autres aéroports que Transports Canada possède et exploite ont été offerts aux gouvernements locaux ou provinciaux, à des commissions aéroportuaires ou à des intérêts et à des entreprises privés. La Loi sur les transports au Canada (1er juillet 1996) a poursuivi la tendance avec une nouvelle législation menant à une déréglementation et à une commercialisation additionnelle. En novembre 1996, les services de navigation aérienne ont été privatisés, et Nav Canada est devenu propriétaire et exploitant du SNA du Canada.

Les principes économiques néolibéraux qui sous tendent bon nombre des modifications apportées à la réglementation du transport aérien, notamment une meilleure confiance aux forces et aux profits du marché pour assurer la compétitivité et le service, ont mené à la dénationalisation et à la privatisation d'entreprises qui appartenaient à l'État, par la déréglementation. La déréglementation est la restructuration de l'appareil réglementaire existant. Ces modifications de la réglementation se sont reflétées de façon géospatiale. Anciennement, les transporteurs étaient concentrés géographiquement en des nœuds particuliers, nœuds linéaires essentiels, comportant un grand nombre de routes point à point. Depuis la fin des années 1970, les gros transporteurs aériens ont réorienté ces réseaux autour de plaques tournantes. Une plaque tournante est généralement un aéroport plus gros offrant de nombreuses connexions ou des services. Cette réorientation a ensuite évolué en un réseau en étoile, dans lequel la plaque tournante est un aéroport central par lequel les vols sont acheminés et en rayonnent en directions de nombreux autres points. Le bon fonctionnement de ce réseau nécessite pendant la journée une synchronisation à intervalles réguliers des vols entre les plaques tournantes et toutes les autres destinations.

Il est cependant intéressant de noter que beaucoup de transporteurs utilisant un réseau traditionnel réduisent leur utilisation des réseaux en étoile et augmentent leurs services point à point, afin de réagir au modèle qu'utilisent les transporteurs au moindre coût ainsi qu'à la compétition que leur livrent ces derniers. En novembre 2006, le Canada a annoncé sa nouvelle politique « Ciel bleu » en s'engageant à chercher de façon proactive des occasions de négocier des ententes plus libéralisées en matière de transport aérien régulier international. Comme objectif principal, le Canada cherchait à négocier des ententes réciproques de type « Ciel ouvert » semblables à celle négociée avec les États-Unis en novembre 2005, lorsqu'il jugeait qu'il y allait de l'intérêt global du pays.

Les quatre plus gros aéroports du Canada sont l'Aéroport international Lester B. Pearson (Toronto), l'Aéroport international de Vancouver, l'Aéroport international Pierre Elliott Trudeau (Montréal) et l'Aéroport international de Calgary. En 2005, le trafic de passagers à tous les aéroports principaux était de 94 millions de passagers, alors que les quatre plus gros aéroports recevaient 64 millions de passagers, ou 68 % de tout le trafic de passagers. En 2006, 2311 licences de transporteur aérien ont été délivrées à 1580 transporteurs aériens étrangers et intérieurs œuvrant au Canada. En 2006, Air Canada et son partenaire, Jazz, constituaient le plus gros transporteur aérien au Canada, suivi de WestJet. Il y avait alors 45 transporteurs aériens qui fournissaient des services à des collectivités éloignées ainsi qu'à des petits marchés spécialisés.

Le SNA comprend sept centres de contrôle régionaux (ACC) : un à Gander, un à Moncton, un à Montréal, un à Toronto, un à Winnipeg, un à Edmonton et un à Vancouver; 42 tours de contrôle de la circulation aérienne (ATC); 63 stations d'information de vol (FSS); et plus de 1400 aides terrestres à la radionavigation en route et en région terminale (non illustrées sur la carte). Les ACC fournissent des services de contrôle de la circulation aérienne, afin de fournir un écoulement efficace de la circulation entre les aéroports d'origine et de destination. Chaque ACC divise

habituellement l'espace aérien en secteurs attribués à des contrôleurs ou à des équipes de contrôleurs en particulier. Les ATC abritent des contrôleurs de la circulation aérienne, ils fournissent de l'information de vol aux pilotes qui approchent des aéroports et qui en décollent, et ils fournissent de l'information de vol aux aéronefs se trouvant à l'intérieur des secteurs désignés des contrôleurs. Les FSS fournissent aux pilotes des ressources relativement à la planification des vols, aux renseignements aéronautiques, aux services consultatifs en route et d'aéroport ainsi qu'aux services de contrôle.

Sources de la carte

Infrastructure de transport aérien

Ressources naturelles Canada. 2006 (juin). Manuel des espaces aériens désignés.

Transports Canada. 2003-2006. Aérodrômes. Base de données.

Transports Canada. 2006. Flight Origin-Destination Pairs: Major Carriers. Base de données.

Transports Canada. 2006. Regional Air Origin-Destinations Pairs. Base de données

Références

Hoyle, B. and R. Knowles. 1998. Modern Transport Geography, Second Revised Edition. Rexdale: John Wiley & Sons.

Nav Canada. Site Web : www.navcanada.ca

Ressources naturelles Canada. 2004. Supplément de vol du Canada de NAV Canada

Transports Canada. 2000. Un millénaire de transport au Canada.

Transports Canada. 1994. Politique nationale des aéroports.
(<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-menu-71.htm>)

Transports Canada. 1996. Loi sur les transports au Canada. (<http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/>)

Transports Canada. 2005. Les Transports au Canada 2005 : Rapport annuel.

Transports Canada. 2006. Les Transports au Canada 2006 : Rapport annuel.

Sites Web connexes (1999 – 2009)

Gouvernement fédéral

Statistique Canada (Guide relatif aux données sur les transports)

<http://www.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/olc-cel?catno=50F0001G&CHROPG=1&lang=fra>

Transports Canada (Rapports annuels)

<http://www.tc.gc.ca/fra/politique/menu.htm>

Transports Canada (Transport aérien)

<http://www.tc.gc.ca/fra/aerien-menu.htm>

Autres hyperliens

NAV Canada

<http://www.navcanada.ca/NavCanada.asp?Content=ContentDefinitionFiles/default.xml>

The Canadian Aeronautical Communications Website (disponible en anglais seulement)

<http://www.canairradio.com/index.html>

