



BIBLIOTHÈQUE *du* PARLEMENT

LIBRARY *of* PARLIAMENT

ÉTUDE GÉNÉRALE



Tarifs aériens et transporteurs à très bas prix au Canada

Publication n° 2018-27-F
Le 28 juin 2018

Jed Chong

Division de l'économie, des ressources et des affaires internationales
Service d'information et de recherche parlementaires

Les **études générales** de la Bibliothèque du Parlement sont des analyses approfondies de questions stratégiques. Elles présentent notamment le contexte historique, des informations à jour et des références, et abordent souvent les questions avant même qu'elles deviennent actuelles. Les études générales sont préparées par le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque, qui effectue des recherches et fournit des informations et des analyses aux parlementaires ainsi qu'aux comités du Sénat et de la Chambre des communes et aux associations parlementaires, et ce, de façon objective et impartiale.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2018

Tarifs aériens et transporteurs à très bas prix au Canada
(Étude générale)

Publication n° 2018-27-F

This publication is also available in English.

TABLES DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
2	COMPOSANTES DES TARIFS AÉRIENS AU CANADA.....	1
2.1	Moyenne annualisée des tarifs aériens de base	1
2.2	Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien	2
2.3	Frais d'améliorations aéroportuaires.....	3
2.4	Autres droits et taxes	4
3	MODÈLES D'AFFAIRES DES COMPAGNIES AÉRIENNES.....	5
3.1	Transporteurs à service complet.....	5
3.2	Transporteurs à bas prix	6
3.3	Transporteurs à très bas prix	6
3.4	Modèles d'affaires hybrides	7
4	LEÇONS DE L'ÉTRANGER : QUELLE INCIDENCE GÉNÉRALE POURRAIENT AVOIR LES TRANSPORTEURS À TRÈS BAS PRIX SUR LES TARIFS AÉRIENS AU CANADA?	7
4.1	États-Unis.....	8
4.2	Autres pays	8
5	CONCLUSIONS	9

TARIFS AÉRIENS ET TRANSPORTEURS À TRÈS BAS PRIX AU CANADA

1 INTRODUCTION

Les tarifs aériens sont un éternel sujet de discussion au Canada, les Canadiens se plaignant de payer leur billet d'avion beaucoup plus cher que les habitants d'autres pays¹. On mentionne souvent les différents droits et taxes perçus sur le transport aérien au Canada comme un facteur clé permettant d'expliquer les tarifs aériens élevés².

On espère néanmoins que l'arrivée de transporteurs aériens à très bas prix (TATBP), qui offrent des tarifs de base encore plus bas et moins de services superflus que les transporteurs à bas prix (TABP) ordinaires, exercera une pression générale à la baisse sur le prix des billets d'avion au Canada.

Le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois³, qui a reçu la sanction royale en mai 2018, a assoupli les restrictions relatives à la propriété étrangère des compagnies aériennes au Canada dans le but de permettre aux TATBP d'avoir accès à davantage d'investissements en capital⁴.

La présente étude générale contient des renseignements à la fois sur les tarifs aériens et sur les TATBP au Canada. La première partie traite des tarifs aériens et des divers frais supplémentaires qui s'appliquent à ceux-ci. La deuxième partie fournit des précisions sur les trois modèles d'affaires des compagnies aériennes, soit les transporteurs à service complet, les TATBP et les TABP. La troisième partie présente les conclusions d'études universitaires permettant d'envisager l'incidence possible des TATBP sur les tarifs aériens au Canada.

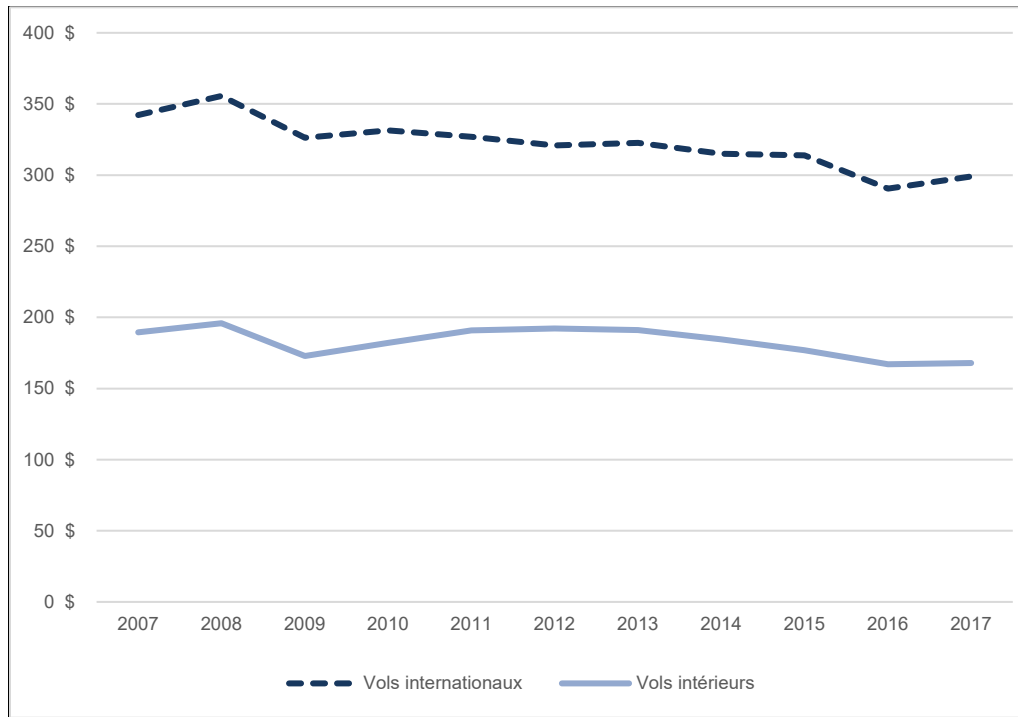
2 COMPOSANTES DES TARIFS AÉRIENS AU CANADA

Les droits et les frais perçus dans le cadre du régime du transport aérien au Canada servent souvent à expliquer en partie l'absence, jusqu'à tout récemment, des TATBP au Canada⁵. Les paragraphes suivants présentent certains de ces droits et taxes.

2.1 MOYENNE ANNUALISÉE DES TARIFS AÉRIENS DE BASE

La figure 1 montre la moyenne annualisée des tarifs aériens de base (c.-à-d. avant les droits et surtaxes) des vols intérieurs et internationaux au Canada, de 2007 à 2017. Au cours de cette période, le tarif aérien moyen a baissé, passant de 189,43 \$ à 167,93 \$ pour les vols intérieurs (baisse de 11 %) et de 342,15 \$ à 299,05 \$ pour les vols internationaux (baisse de 13 %). Bien que la moyenne annualisée des tarifs aériens de base ait globalement diminué au cours de la période, elle a tout de même légèrement augmenté en 2017 par rapport à l'année précédente, tant pour les vols intérieurs qu'internationaux.

**Figure 1 – Moyenne annualisée des tarifs aériens de base, de 2007 à 2017
(en dollars de 2018)**



Note : Les données utilisées dans la figure proviennent d'Air Canada et de ses compagnies aériennes affiliées (c.-à-d. Air Canada Rouge, Jazz et les partenaires régionaux à code partagé), de WestJet et d'Air Transat. Toutes les classes (affaires, économie, tarif réduit et « autres ») sont incluses. Statistique Canada recueille les données auprès des transporteurs aériens dans le cadre de leur participation obligatoire à l'*Enquête sur la base tarifaire*, qui utilise « un échantillon aléatoire stratifié de 56 jours par année civile » de tous les coupons de vol prélevés par les transporteurs aériens participants. Pour de plus amples renseignements à propos de l'enquête, voir Statistique Canada, [Enquête sur la base tarifaire \(EBT\)](#).

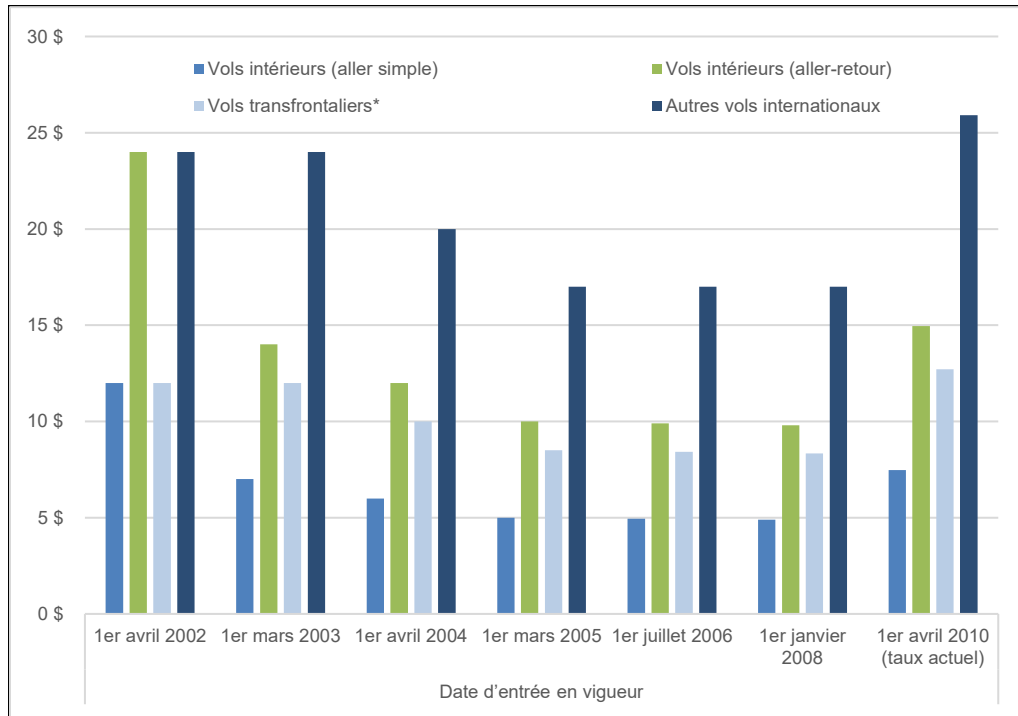
Source : Figure préparée par l'auteur à partir de données tirées de Statistique Canada, « [Tableau 23-10-0036-01 – Tarifs aériens moyens des secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire, trimestriel](#) ».

2.2 DROIT POUR LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS DU TRANSPORT AÉRIEN

Le gouvernement fédéral perçoit depuis avril 2002 le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), qui est compris dans le prix des billets d'avion pour les vols qui utilisent des aéroports canadiens où des mesures de sécurité accrue sont en place. Le DSPTA vise à recouvrer les frais associés au programme de sécurité aérienne qui a été instauré en 2002 à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Une partie du DSPTA versée au Trésor public sert à couvrir les frais engagés par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui gère les systèmes de contrôle de sécurité dans les aéroports⁶.

La figure 2 reprend les montants fixés pour le DSPTA depuis 2002. Le taux actuel est appliqué depuis le 1^{er} avril 2010. Dans l'ensemble, le DSPTA a diminué pour les vols intérieurs depuis son instauration en 2002 (bien qu'il soit plus élevé aujourd'hui qu'en 2008, lorsqu'il était à son point le plus bas). En revanche, depuis son instauration, le DSPTA a augmenté pour les vols transfrontaliers et les autres vols internationaux.

Figure 2 – Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, de 2002 à maintenant (dollars actualisés par passager embarqué)



Note : * « Vols transfrontaliers » désigne une destination hors du Canada, mais à l'intérieur de la zone continentale (comprenant le Mexique).

Source : Figure préparée par l'auteur à partir de données tirées de Transports Canada, *Les transports au Canada 2016, Addenda 2016* (2017), p. 67. (Ce document peut être obtenu [sur demande](#) auprès de Transports Canada.)

2.3 FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Le tableau 1 montre les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) qui s'ajoutent au coût des billets pour les vols en partance des aéroports du Réseau national des aéroports⁷. Une partie des FAA est habituellement remise aux compagnies aériennes afin de couvrir les coûts administratifs de leur traitement.

Tableau 1 – Frais d'améliorations aéroportuaires du Réseau national des aéroports en 2018

Emplacement de l'aéroport	Frais d'améliorations aéroportuaires
Calgary	30,00 \$
Charlottetown	20,00 \$
Edmonton	30,00 \$
Fredericton	20,00 \$
Gander	25,00 \$
Halifax	Vols à l'extérieur de la Nouvelle-Écosse : 28,00 \$ Vols d'Halifax à Sydney, en Nouvelle-Écosse : 15,00 \$
Iqaluit	0,00 \$
Kelowna	15,00 \$
London	15,00 \$
Moncton	25,00 \$
Montréal	30,00 \$
Ottawa	23,00 \$
Prince George	25,00 \$
Ville de Québec	35,00 \$
Regina	Vols à l'extérieur de la Saskatchewan : 20,00 \$ Vols à l'intérieur de la Saskatchewan : 5,00 \$
Saint John	25,00 \$
Saskatoon	Vols à l'extérieur de la Saskatchewan : 20,00 \$ Vols à l'intérieur de la Saskatchewan : 5,00 \$
St. John's	35,00 \$
Thunder Bay	0,00 \$
Toronto (Pearson International Airport)	Passagers au départ : 20,00 \$ Passagers en transit : 4,00 \$
Vancouver	Vols à l'extérieur de la Colombie-Britannique et du Yukon : 20,00 \$ Vols à l'intérieur de la Colombie-Britannique et du Yukon : 5,00 \$
Victoria	15,00 \$
Whitehorse	0,00 \$
Winnipeg	25,00 \$
Yellowknife	0,00 \$

Source : Tableau préparé par l'auteur à partir de données tirées de Air Canada, [Quels suppléments sont inclus dans le tarif de base?](#); et de Administration aéroportuaire de Regina, [Public Notice: Aeronautical Rates and Fee Changes](#) (changements en vigueur le 1^{er} juin 2018).

2.4 AUTRES DROITS ET TAXES

Outre les frais susmentionnés imposés par le gouvernement et les aéroports, les compagnies aériennes perçoivent habituellement certains autres frais qu'elles présentent souvent en un seul supplément au moment de l'achat du billet. Dans le cas d'Air Canada, par exemple, le supplément exigé par le transporteur compense les frais suivants : « carburant, supplément de navigation, frais d'assurance, ou voyages lors de périodes de pointe⁸ ».

Bien que cela ne soit pas explicitement indiqué dans les tarifs aériens, les compagnies aériennes versent aussi divers droits aux aéroports, comme les redevances d'atterrissage, afin de pouvoir offrir leurs services dans ces installations. Les compagnies aériennes au Canada ont souvent soutenu que ces redevances aéroportuaires sont l'un des facteurs qui contribuent aux prix élevés des billets d'avion au pays⁹.

En outre, les plus grands aéroports du Canada, qui sont gérés par des sociétés privées à but non lucratif dans le cadre du Réseau national des aéroports, versent un loyer au gouvernement fédéral¹⁰. Ces loyers sont parfois considérés comme des facteurs contribuant au coût des billets d'avion au Canada¹¹.

Les tarifs aériens sont aussi assujettis aux taxes de vente fédérale et provinciale.

Par ailleurs, les gouvernements fédéral et provinciaux imposent une taxe d'accise sur le carburant d'aviation. La taxe fédérale est de 0,04 \$ le litre¹². La taxe d'accise s'applique aux vols en partance et à destination de la zone de taxation, qui couvre le Canada, les États-Unis (à l'exception d'Hawaï) et les îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon, au large de Terre-Neuve-et-Labrador¹³. En ce qui concerne les provinces, la taxe d'accise sur le carburant d'aviation varie de 0,03 \$ à 0,11 \$ le litre¹⁴.

Les personnes handicapées peuvent faire face à des coûts additionnels lorsqu'elles se déplacent par avion, si elles doivent voyager avec un accompagnateur ou si leur déficience les oblige à réserver un siège supplémentaire. Par exemple, si un accompagnateur voyage avec la personne, il faut acheter un billet d'avion supplémentaire. Air Canada et WestJet offrent aux accompagnateurs un tarif de base sans frais (les divers frais et suppléments demeurent payables) à bord des vols intérieurs, mais ces derniers doivent payer le plein tarif à bord des vols internationaux¹⁵. De la même façon, ces deux compagnies aériennes offrent un siège supplémentaire sans frais aux personnes qui en ont besoin en raison d'une déficience, mais seulement à bord des vols intérieurs¹⁶.

Le Conseil des Canadiens avec déficiences a aussi souligné que les personnes accompagnées d'un chien-guide peuvent payer des frais de bagage majorés en raison du poids supplémentaire des articles (comme la nourriture ou les médicaments) qu'elles doivent emporter pour leur chien¹⁷.

3 MODÈLES D'AFFAIRES DES COMPAGNIES AÉRIENNES

3.1 TRANSPORTEURS À SERVICE COMPLET

Les transporteurs à service complet – parfois appelés « transporteurs en réseau » – « gèrent des réseaux en étoile et exploitent plusieurs types d'avion sur des liaisons de courte et de longue distance, offrant dans l'ensemble un produit de catégorie supérieure¹⁸ ». Ces compagnies aériennes peuvent offrir diverses classes de tarifs et proposer certains « avantages » avec leur tarif de base, tels qu'un programme pour grands voyageurs et l'absence de frais supplémentaires pour les bagages de cabine, la nourriture, les divertissements et le choix de sièges.

Ces compagnies aériennes peuvent offrir un « service complet » grâce, en partie, à leurs réseaux complexes en étoile qui leur permettent de transporter les passagers à l'aller et au retour de la plupart des destinations tout en offrant la plupart des services populaires auprès des voyageurs¹⁹.

3.2 TRANSPORTEURS À BAS PRIX

Le Canada a l'habitude de voir apparaître de nouveaux TABP qui tentent de concurrencer Air Canada et qui finissent par fermer leurs portes²⁰. Le tableau 2 fournit un aperçu de certains TABP qui ont été actifs au Canada. Air Transat, Sunwing Airlines et WestJet sont les seuls à offrir encore leurs services. Air Transat et Sunwing Airlines fonctionnent selon un modèle d'affaires hybride : ces transporteurs offrent une combinaison de vols réguliers et de vols nolisés. WestJet s'est hissée au deuxième rang des compagnies aériennes au Canada pour ce qui est du nombre de passagers et son modèle d'affaires a évolué pour devenir un modèle hybride entre un TABP et un transporteur à service complet²¹.

Tableau 2 – Échantillon de transporteurs à bas prix au Canada

Transporteur	Année d'établissement	Année de disparition du marché
Air Transat	1986	s.o.
Canada 3000	1989	2001 (fusion avec CanJet et disparition en novembre 2001)
Royal Airlines	1991	2001 (acquisition ultérieure par Canada 3000)
CanJet	1991, nouveau lancement en 2002	2001 et 2015 (fusion avec Canada 3000 en 2001, nouveau lancement en 2002 et nouveau retrait en 2015)
WestJet	1996	s.o.
Jetsgo	2001	2005
Tango (Air Canada)	2001	2003 (intégré à la société mère)
Zip (Air Canada)	2002	2005 (intégré à la société mère)
HMY Harmony	2002	2007
Sunwing Airlines	2005	s.o.

Source : Tableau préparé par l'auteur à partir de données tirées de « Table 4.2: Developments in the Canadian low cost market (selection) », tiré de Timothy M. Vowles et Michael Lück, « Low Cost Carriers in the USA and Canada », dans Sven Gross et Michael Lück (dir.), *The Low Cost Carrier Worldwide*, Ashgate Publishing Limited, Surrey (Angleterre), 2013. Renseignements sur CanJet tirés d'IMP Group International Inc., [History](#).

La difficulté qu'ont les TABP à survivre n'est pas un phénomène uniquement canadien. Une étude du marché européen, par exemple, a révélé que, sur une période de 20 ans allant de 1992 à 2012, le taux d'échec des TABP s'est élevé à 77 %²². Selon une autre étude européenne, « on pourrait dresser une liste similaire de compagnies aériennes défuntes aux États-Unis et dans la plupart des autres pays²³ ».

Ce n'est pas non plus seulement le modèle d'affaires des TABP qui est risqué. Par le passé, les marges de profit de l'ensemble des compagnies aériennes ont été assez étroites et certains estiment que le modèle d'affaires des TABP vise à rendre ces marges plus confortables²⁴.

3.3 TRANSPORTEURS À TRÈS BAS PRIX

On peut définir un TATBP comme une compagnie aérienne qui offre un tarif de base économique, souvent plus bas que les TABP pour un billet ne couvrant que la place assise à bord de l'avion, et qui facture à la carte tous les autres éléments de l'expérience de vol. Les autres caractéristiques du modèle d'affaires des TATBP peuvent comprendre des coûts de main-d'œuvre moins élevés²⁵, la standardisation

de la taille des avions et des choix de sièges, des liaisons aériennes d'un point à un autre (plutôt qu'en étoile), l'utilisation d'aéroports moins coûteux et un intérêt général porté au contrôle des coûts. Bien sûr, les TABP présentent aussi bon nombre de ces caractéristiques, si ce n'est la plupart, au point où les travaux de recherche universitaires ne font pas toujours la distinction entre les deux modèles d'affaires²⁶.

Certains TATBP, tels que Flair (auparavant Newleaf), Wow Air et Swoop Airlines de WestJet, sont arrivés sur le marché canadien dans les dernières années²⁷. Le Conference Board du Canada estime aussi que la marque Rouge d'Air Canada et Enerjet (une compagnie de vols nolisés) sont des TATBP²⁸. On s'attend à ce que d'autres transporteurs de ce genre, tels que Jetlines et Norwegian Air, arrivent sur le marché canadien à la fin de 2018 et au cours de 2019²⁹.

3.4 MODÈLES D'AFFAIRES HYBRIDES

Les compagnies aériennes sont de plus en plus nombreuses à adopter des modèles d'affaires hybrides. En effet, certains transporteurs à service complet offrent des tarifs dégroupés et certains TABP offrent différentes classes de tarif aérien ou incluent certains « avantages » dans leur tarif de base³⁰. Certaines compagnies aériennes affiliées, qui ont adopté un modèle à bas prix, mènent également des activités sous la bannière d'une compagnie aérienne à service complet (p. ex. Jazz d'Air Canada). Par conséquent, le qualificatif « très » est peut-être assez relatif, les TATBP présentant ces caractéristiques de manière un peu plus poussée qu'un TABP ordinaire (p. ex. en offrant un tarif encore plus économique et encore moins d'avantages que les TABP).

4 LEÇONS DE L'ÉTRANGER : QUELLE INCIDENCE GÉNÉRALE POURRAIENT AVOIR LES TRANSPORTEURS À TRÈS BAS PRIX SUR LES TARIFS AÉRIENS AU CANADA?

Peu de recherches ont été effectuées jusqu'à maintenant sur l'incidence générale de l'arrivée des TATBP sur le marché canadien, et ce, peut-être parce que ces transporteurs en sont encore au stade embryonnaire dans le pays. Des perspectives de marché publiées à l'hiver 2018 par le Conference Board du Canada indiquent que les TATBP devraient exercer une pression à la baisse sur les tarifs aériens. Le rapport signale aussi que les compagnies aériennes titulaires ont déjà commencé à baisser leurs prix en vue de dissuader d'éventuels nouveaux arrivants sur le marché³¹.

Les travaux de recherche universitaires réalisés aux États-Unis et dans d'autres pays sur les TABP et les TATBP³² peuvent fournir des indices sur l'effet éventuel qu'auront ces compagnies aériennes au Canada.

Il est cependant possible que l'expérience canadienne soit différente de celle vécue dans les autres pays. En raison des divers droits et surtaxes susmentionnés, ainsi que des particularités géographiques, de la densité de la population, de la réglementation et de la gouvernance aéroportuaire, les TATBP canadiens pourraient devoir prendre un nouveau cap afin de rendre leur modèle d'affaires profitable et viable³³.

4.1 ÉTATS-UNIS

Des chercheurs du Massachusetts Institute of Technology ont examiné dans le cadre d'une étude réalisée en 2015 les répercussions des TATBP et des TABP sur les tarifs aériens. Ils ont conclu que, de manière générale, les TATBP ont une incidence beaucoup plus importante que celle des TABP sur les tarifs des marchés où des TATBP sont déjà bien établis (par comparaison à de nouveaux marchés). Par contre, les TATBP et les TABP exercent sensiblement la même pression à la baisse sur les tarifs aériens lorsqu'ils s'installent dans un nouveau marché³⁴.

Les chercheurs ont également comparé les tarifs moyens des marchés où les TATBP et les TABP étaient en activité avec les tarifs moyens des marchés où aucun d'entre eux n'était présent. Lorsqu'il n'y avait que des TATBP, les tarifs moyens du marché étaient de 20,5 % plus bas³⁵. Dans les marchés où il y avait des TABP et des TATBP, les tarifs moyens du marché étaient de 19,8 % plus bas³⁶.

Enfin, cette étude a aussi permis de constater que les TATBP abandonnent 26 % des nouveaux marchés dans les deux ans suivant leur arrivée. Il s'agit d'un taux d'attrition des marchés trois fois supérieur à celui des TABP³⁷.

Pour décrire l'impact que les TABP ont sur les compagnies aériennes concurrentes, les études universitaires parlent d'« effet Southwest », en référence à Southwest Airlines, un TABP qui a offert ses premiers vols en juin 1971³⁸. Les chercheurs ont remarqué que l'entrée de Southwest Airlines sur un nouveau marché avait un double effet : 1) une augmentation importante du nombre global de passagers dans ce marché; 2) une baisse sensible des tarifs aériens moyens payés par les passagers dans ce marché³⁹.

Une étude de ce genre a permis de constater que les compagnies aériennes titulaires réagissent de manière préventive à l'arrivée potentielle de Southwest Airlines sur une liaison aérienne⁴⁰. Plus précisément, les compagnies aériennes titulaires baissent habituellement leurs tarifs avant l'arrivée du transporteur sur le marché⁴¹.

Des études indiquent que les autres TABP américains ont un effet similaire, plus ou moins poussé, sur leurs marchés respectifs; de fait, l'effet Southwest pourrait plus généralement être appelé l'effet TABP⁴².

4.2 AUTRES PAYS

Des universitaires ont aussi publié des études sur l'impact des TABP dans d'autres pays⁴³. Les études sur les TABP européens, par exemple, indiquent que la concurrence de compagnies aériennes telles que Ryanair et easyJet a amené les compagnies aériennes à service complet à diminuer les tarifs de leur classe affaires et de leur classe économique⁴⁴.

On a aussi étudié l'impact des TABP en Inde et en Chine. Une étude a conclu qu'en Inde, la prévalence des TABP a fait baisser les tarifs aériens et augmenter la demande des consommateurs pour le transport aérien. Les constatations de

l'étude à propos de la Chine étaient moins évidentes⁴⁵, mais faisaient néanmoins état de tarifs aériens plus bas et d'une augmentation de la demande des consommateurs (quoique dans une moindre mesure qu'en Inde)⁴⁶.

Une autre étude sur la situation en Chine a porté essentiellement sur la réaction de China Eastern, un transporteur à service complet, à l'arrivée d'un TABP, Spring Airlines, dans ses plateformes aéroportuaires à Shanghai. L'étude a constaté que, bien que le TABP ait effectivement exercé une pression à la baisse sur les tarifs aériens moyens du transporteur à service complet, la modeste diminution des prix observée, de l'ordre de 4,0 % à 4,9 %, indique que China Eastern n'a pas estimé que Spring Airlines était un concurrent majeur⁴⁷.

Une étude sur les TABP à São Paulo (Brésil) a examiné la réaction des compagnies aériennes titulaires à l'arrivée potentielle d'un TABP et constaté que les compagnies aériennes titulaires ont augmenté de manière préventive la fréquence de leurs vols et baissé les prix des liaisons aériennes menacées⁴⁸.

5 CONCLUSIONS

La moyenne annualisée des tarifs aériens de base a baissé depuis 2007, mais ces tarifs de base ne constituent qu'une partie du coût des déplacements aériens; les Canadiens doivent aussi payer un certain nombre de droits et de taxes qui viennent s'ajouter à ces tarifs aériens de base.

On espère que les TATBP feront baisser globalement les tarifs aériens au Canada, et les études réalisées sur les TATBP et les TABP portent à croire que cela pourrait effectivement être le cas. En outre, certaines données indiquent que les TATBP canadiens ont déjà commencé à exercer une pression à la baisse sur les tarifs aériens.

Certaines différences majeures du marché canadien peuvent cependant empêcher une répétition exacte de l'expérience vécue par d'autres pays. Par exemple, certains intervenants signalent que les divers droits et taxes qui viennent s'ajouter aux tarifs aériens canadiens expliquent en partie la lenteur de l'arrivée des TATBP sur le marché canadien.

En outre, les marges de profit notoirement faibles des compagnies aériennes, sans mentionner les échecs passés des TABP au Canada et à l'étranger, laissent à penser que la réussite des TATBP ne va pas toujours de soi.

NOTES

1. Voir, par exemple, Alicja Siekierska, « [Flights from Canada among the most expensive in the world: survey](#) », *Financial Post*, 1^{er} juin 2017; et Sénat, Comité permanent des transports et des communications (TRCM), [L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?](#), 1^{re} session, 41^e législature, juin 2012.

TARIFS AÉRIENS ET TRANSPORTEURS À TRÈS BAS PRIX AU CANADA

2. Voir, par exemple, Alexandre Moreau, [Transport aérien : les taxes et frais élevés pénalisent les voyageurs](#), Les notes économiques de la Collection Fiscalité, Institut économique de Montréal, 21 juin 2018.
3. [Projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois](#), 1^{re} session, 42^e législature (L.C. 2018, ch. 10).
4. TRCM, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 12 décembre 2017 (Honorable Marc Garneau, ministre des Transports).
5. Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, [Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde](#), Tome 1, 2015; Association du transport aérien international, [Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications sur le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois](#), 28 février 2018; et Association du transport aérien du Canada, [Document présenté par l'Association du transport aérien du Canada au Comité permanent des transports et des communications du Sénat : l'ATAC se prononce sur le projet de loi C-49](#), 5 mars 2018.
6. Cette manière de procéder a suscité un certain débat. Des intervenants proposent que le DSPTA soit entièrement versé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Pour de plus amples renseignements sur ce débat, voir TRCM, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 28 février 2018 (Daniel-Robert Gooch, président, Conseil des aéroports du Canada); TRCM, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 27 février 2018 (Andrew Gibbons, directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, WestJet); et TRCM, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 30 janvier 2018 (Andie Andreou, vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien).
7. Pour de plus amples renseignements sur le Réseau national des aéroports, voir Gouvernement du Canada, [Politique nationale des aéroports](#); et Jed Chong, [La réforme de la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger](#), publication n° 2017-17-F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 4 mai 2017.
8. Air Canada, [Quels suppléments sont inclus dans le tarif de base?](#)
9. Voir, par exemple, Conseil national des lignes aériennes du Canada, [Le coût des déplacements aériens au Canada](#).
10. Pour de plus amples renseignements sur la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger, voir Chong (2017).
11. Voir, par exemple, Moreau (2018).
12. Voir [Loi sur la taxe d'accise](#), L.R.C. (1985), ch. E-15, Annexe I, art. 9.1.
13. *Ibid.*, art. 8 et par. 10(1).
14. Moreau (2018).
15. Air Canada, [Voyager avec un accompagnateur](#), et WestJet, [Accompagnateurs](#).
16. Air Canada, [Besoins particuliers en matière de place](#); et WestJet, [Attribution de sièges](#).
17. TRCM, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 mars 2018 (Terrance Green, coprésident du Comité des transports, Conseil des Canadiens avec déficiences).
18. Bogdan Daraban, « [The Low Cost Carrier Revolution Continues: Evidence from the US Airline Industry](#) », *Journal of Business & Economics Research*, vol. 10, n° 1, janvier 2012, p. 37 [TRADUCTION].
19. *Ibid.*

20. Timothy M. Vowles et Michael Lück, « Low Cost Carriers in the USA and Canada », dans *The Low Cost Carrier Worldwide* (2013).
21. *Ibid.*; et Mark Thomas, « WestJet Airlines: hybrid but profitable », *Strategic Direction*, vol. 31, n° 8, 2015.
22. Lucy Budd *et al.*, « Grounded: Characterising the market exit of European low cost airlines », *Journal of Air Transport Management*, vol. 34, janvier 2014.
23. Kenneth Button, « Low-Cost Airlines: A Failed Business Model? », *Transportation Journal*, vol. 51, n° 2, 2012, p. 208 [TRADUCTION]. Un article sur les relations entre les aéroports et les compagnies aériennes en Nouvelle-Zélande mentionne que les TABP ont aussi été éphémères dans ce pays. Voir David Lyon, « Case studies from New Zealand about the shifting nature of airport–airline relationships », *Journal of Airport Management*, vol. 10, n° 4, automne 2016, p. 403.
24. Button (2012), p. 198.
25. Ces compagnies aériennes réduisent parfois leurs coûts salariaux en embauchant des pilotes non syndiqués. Selon des reportages, cette pratique a suscité des controverses. Pour de plus amples renseignements, voir The Canadian Press, « [WestJet pilots' union to also represent Swoop pilots: arbitrator](#) », *Globe and Mail*, 11 juin 2018; Amie Tsang, « [Ryanair, Europe's Cut-Price Behemoth, Agrees to Recognize Pilot Unions for First Time](#) », *New York Times*, 15 décembre 2017; et Imran Rahman-Jones, « [Why there's a 'crisis coming up' for budget airlines](#) », *BBC newsbeat*, 2 octobre 2017.
26. Ce paragraphe repose sur des renseignements obtenus auprès de : Jetlines, [Modèle de compagnie aérienne à très bas coûts](#); Swoop Airlines, [Swoop 101](#); et Alexander R. Bachwich et Michael D. Wittman, « The Emergence and Effects of the Ultra-Low Cost Carrier (TATBP) Business Model in the U.S. Airline Industry », *Journal of Air Transport Management*, vol. 62, juillet 2017.
27. Pour de plus amples renseignements, voir Flair, [About Us](#); WOW Air, [L'histoire de WOW](#); et Swoop, [All-systems-go for Swoop's June 20 Inaugural Flight](#), communiqué, 12 juin 2018.
28. Conference Board du Canada, [Canadian Industrial Outlook: Air Transportation](#), hiver 2018; et Enerjet, [About Enerjet](#).
29. Jetlines, [Notre stratégie](#); et Richard Weiss, Bloomberg News, « [Norwegian Air postpones services to Canada amid Boeing 737 delivery delays](#) », *Globe and Mail*, 10 avril 2018.
30. Pour de plus amples renseignements sur les modèles d'affaires hybrides des compagnies aériennes, voir Roland Conrady, « Low Cost Carriers in Western and Central Europe » dans Sven Gross et Michael Lück (dir.), *The Low Cost Carrier Worldwide*, Ashgate Publishing Limited, Surrey (Angleterre), 2013; Anna Tomová et Matúš Materna, « [The Directions of On-going Air Carriers' Hybridization: Towards Peerless Business Models?](#) », *Procedia Engineering*, vol. 192, 2017; Ariane Debysier, [At a glance: Low-cost air carriers and tourism](#), Service de recherche du Parlement européen, juin 2017; et Humberto F. A. J. Bettini *et al.*, « [Estimating strategic responses to the march of a low cost carrier to primary airports](#) », *Transportation Research Part E*, vol. 109, janvier 2018.
31. Conference Board du Canada (2018).
32. Comme il a été indiqué précédemment, les études versent souvent les TATBP dans la même catégorie que les TABP.
33. Pour de plus amples renseignements sur la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger, voir Chong (2017).
34. Bachwich et Wittman (2017), p. 161 et 162.

35. Les auteurs de l'étude ont créé une base de données de tarifs moyens aller simple non directionnels au moyen de renseignements obtenus par une enquête du département des Transports des États-Unis qui comprenait un échantillon de 10 % de toutes les liaisons intérieures (origine et destination) des États-Unis. Bachwich et Wittman (2017), p. 161.
36. *Ibid.*, p. 161 et 162.
37. *Ibid.*, p. 163.
38. Southwest Airlines, [Southwest Corporate Fact Sheet](#).
39. Daniel P. Mertens et Timothy M. Vowles, « 'Southwest Effect': Decisions and Effects of Low Cost Carriers », *Journal of Behavioral and Applied Management*, vol. 14, n° 1, septembre 2012.
40. Dans l'étude, « l'arrivée potentielle de Southwest Airlines sur une liaison aérienne » signifiait l'exploitation par le transporteur de vols dans les deux aéroports terminaux d'une liaison aérienne assurée par une compagnie aérienne titulaire, sans pour autant que Southwest Airlines offre des services sur la liaison aérienne en question.
41. Austan Goolsbee et Chad Syverson, « How Do Incumbents Respond to the Threat of Entry? Evidence from the Major Airlines », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 123, n° 4, 1^{er} novembre 2008.
42. Mertens et Vowles (2012); et Kerry M. Tan, « Incumbent Response to Entry by Low-Cost Carriers in the U.S. Airline Industry », *Southern Economic Journal*, vol. 82, n° 3, 2016.
43. Comme il a été indiqué précédemment, les études versent souvent les TATBP dans la même catégorie que les TABP.
44. Ruwei Chen, « Competitive responses of an established airline to the entry of a low-cost carrier into its hub airports », *Journal of Air Transport Management*, vol. 64, septembre 2017.
45. Dans le cadre de l'étude, lorsqu'on introduisait une variable fictive dans les modèles statistiques, les TABP faisaient baisser les tarifs aériens et augmenter la demande des consommateurs en Chine pour le transport aérien. Cependant, lorsqu'on utilisait la part de marché des TABP plutôt qu'une variable fictive, on ne constatait aucun effet concurrentiel important des TABP sur le marché chinois. (Pour des précisions sur les variables fictives, voir Stata, [How do I create dummy variables?](#))
46. Kun Wang *et al.*, « [Key determinants of airline pricing and air travel demand in China and India: Policy, ownership, and LCC competition](#) », *Transport Policy*, vol. 63, avril 2018.
47. Chen (2017).
48. Bettini *et al.* (2018).