



Bureau de la concurrence
Canada

Competition Bureau
Canada

Canada



Prêt pour le décollage

Renforcer la concurrence dans le transport aérien

Une étude de marché sur l'industrie du transport aérien au Canada
Sommaire

Ce document a été mis à jour afin d'apporter des précisions supplémentaires dans certaines sections. Pour plus d'information, veuillez communiquer avec le Bureau de la concurrence.

Pour obtenir des renseignements sur les activités du Bureau de la concurrence, veuillez vous adresser au :

Centre des renseignements
Bureau de la concurrence
50, rue Victoria
Gatineau (Québec) K1A 0C9

Téléphone : 819-997-4282
Téléphone (sans frais au Canada) : 1-800-348-5358
ATS (pour les personnes sourdes et malentendantes) : 1-866-694-8389
Télécopieur : 819-997-0324
Site Web : www.bureaudelaconcurrence.gc.ca

Pour obtenir cette publication sous une autre forme, veuillez communiquer avec le Centre des renseignements du Bureau de la concurrence aux numéros indiqués ci-dessus.

Autorisation de reproduire

À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission du Bureau de la concurrence, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, que le Bureau de la concurrence soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec le Bureau de la concurrence ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, veuillez [demander l'affranchissement du droit d'auteur de la Couronne](#) ou communiquer avec le Centre de services aux citoyens d'ISDE aux coordonnées ci-dessous.

Centre de services aux citoyens d'ISDE

Innovation, Sciences et Développement économique Canada
Édifice C.D.-Howe
235, rue Queen
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Canada

Téléphone (sans frais au Canada) : 1-800-328-6189
Téléphone (international) : 613-954-5031
ATS (pour les personnes sourdes et malentendantes) : 1-866-694-8389
Les heures de bureau sont de 8 h 30 à 17 h (heure de l'Est)
Courriel : ised-ide@ISED-ISDE.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre de l'Industrie, 2025.

Cat. No. : lu54-133/2025F-PDF
ISBN : 978-0-660-77811-2
Date : 2025-06-19

N.B. Dans cette publication, la forme masculine désigne tant les femmes que les hommes.

Also available in English under the title: *Cleared for take-off: Elevating airline competition.*

Sommaire

Les Canadiens et Canadiennes souhaitent une plus grande concurrence dans l'industrie du transport aérien. Cette étude porte sur la manière d'y parvenir.

*Les vols intérieurs
sont ceux qui relient
des endroits au
Canada.*

Dans ce rapport, nous analysons l'industrie du transport aérien intérieur au Canada et formulons des recommandations pour renforcer la concurrence. Ces recommandations sont fondées sur nos recherches.

Nous avons exploré les défis auxquels sont confrontés à la fois les compagnies aériennes et les consommateurs :

- Les compagnies aériennes ont du mal à entrer sur le marché, à survivre et à se développer.
- Les passagers sont confrontés à la complexité des réservations de vols.

Nous examinons également comment nous et d'autres organismes gouvernementaux canadiens pouvons agir pour rendre le marché plus compétitif.

Une concurrence solide pousse les compagnies aériennes à offrir un meilleur service à des prix plus bas. Lorsque la concurrence fonctionne bien :

- Les compagnies aériennes prospères se développent.
- De nouveaux acteurs arrivent sur le marché avec des idées innovantes.
- Les compagnies aériennes sous-performantes s'améliorent ou quittent le marché.

Ce processus concurrentiel garantit que les ressources vont là où elles sont les plus utiles. L'industrie du transport aérien et l'économie en général sont ainsi incitées à innover et à être plus productives.

Dans ce sommaire, nous présentons les grandes lignes des conclusions de notre étude puis formulons nos recommandations.



*Nos recherches montrent que lorsqu'un nouveau concurrent offre un itinéraire entre deux villes, **les tarifs aériens diminuent en moyenne de 9 %.***

La concurrence dans le transport aérien est importante pour la population canadienne

La concurrence offre des avantages importants aux personnes canadiennes qui voyagent. Au-delà des prix plus bas, la concurrence stimule les améliorations de la qualité et l'innovation.

Pourtant, la concurrence dans le secteur du transport aérien au Canada a du mal à décoller. Les Canadiens et Canadiennes expriment souvent leur insatisfaction parce que :

- Les options de compagnies aériennes sont limitées.
- Les tarifs aériens sont élevés.
- La qualité du service n'est pas à la hauteur de leurs attentes.

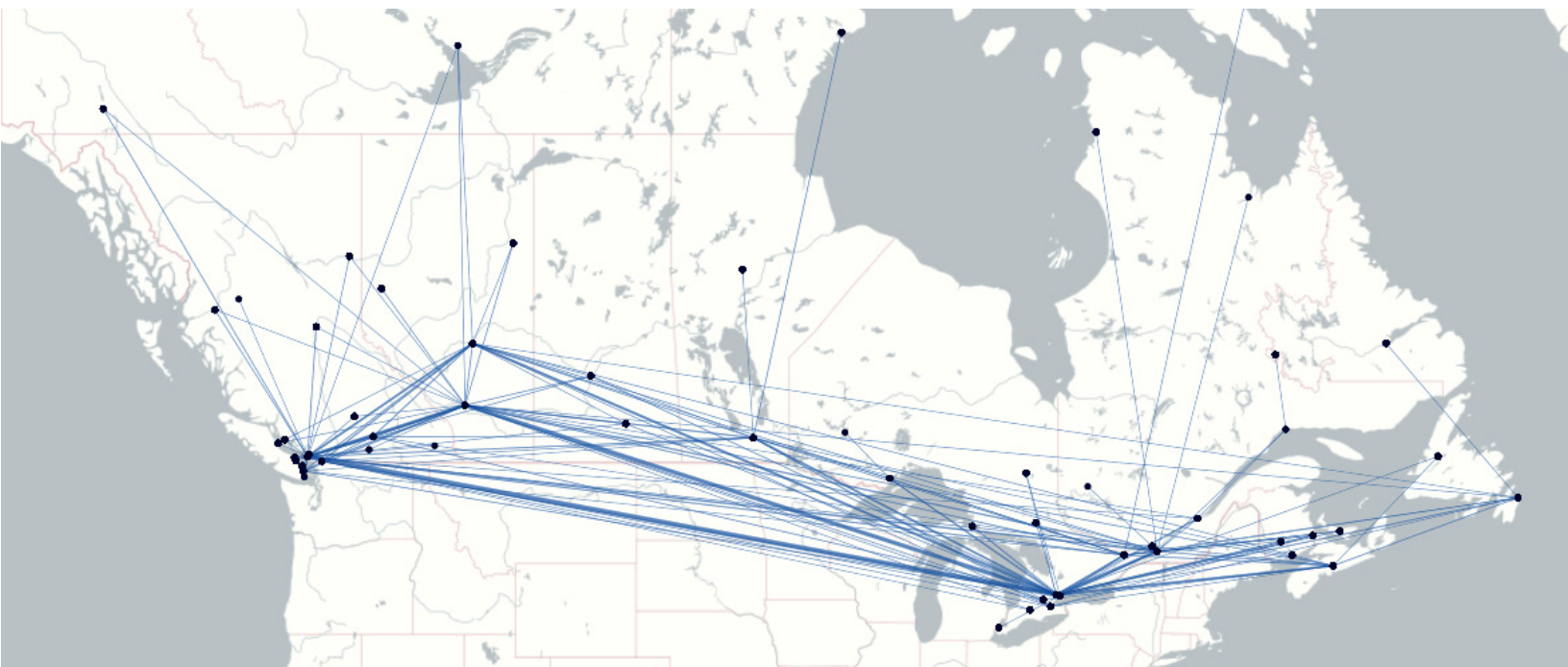
De nombreuses personnes canadiennes qui voyagent rapportent que les vols internationaux sont souvent moins chers que les vols à l'intérieur du Canada.

Pour bien des gens au Canada, le transport aérien est une nécessité, et non un luxe. Dans ce vaste pays, les populations sont parfois très éloignées les unes des autres. Voler est souvent le seul moyen pratique de voyager. C'est particulièrement vrai pour les communautés nordiques et éloignées. Pour la population de ces régions, le transport aérien constitue un lien vital pour avoir accès à des biens et services essentiels :

- Aliments
- Soins de santé
- Liens sociaux
- Emplois

Carte des 100 itinéraires intérieurs les plus fréquentés au Canada, 2023

En raison de la répartition de la population canadienne, la plupart des grands réseaux de vols intérieurs sont organisés d'Est en Ouest.



La concentration du marché est basée sur le nombre et la taille des compagnies aériennes. Elle nous aide à mesurer la concurrence. Un marché concentré compte un nombre restreint de compagnies aériennes, de grande taille. Ces compagnies sont peu incitées à proposer des tarifs avantageux aux passagers, car ceux-ci n'ont que peu de choix.

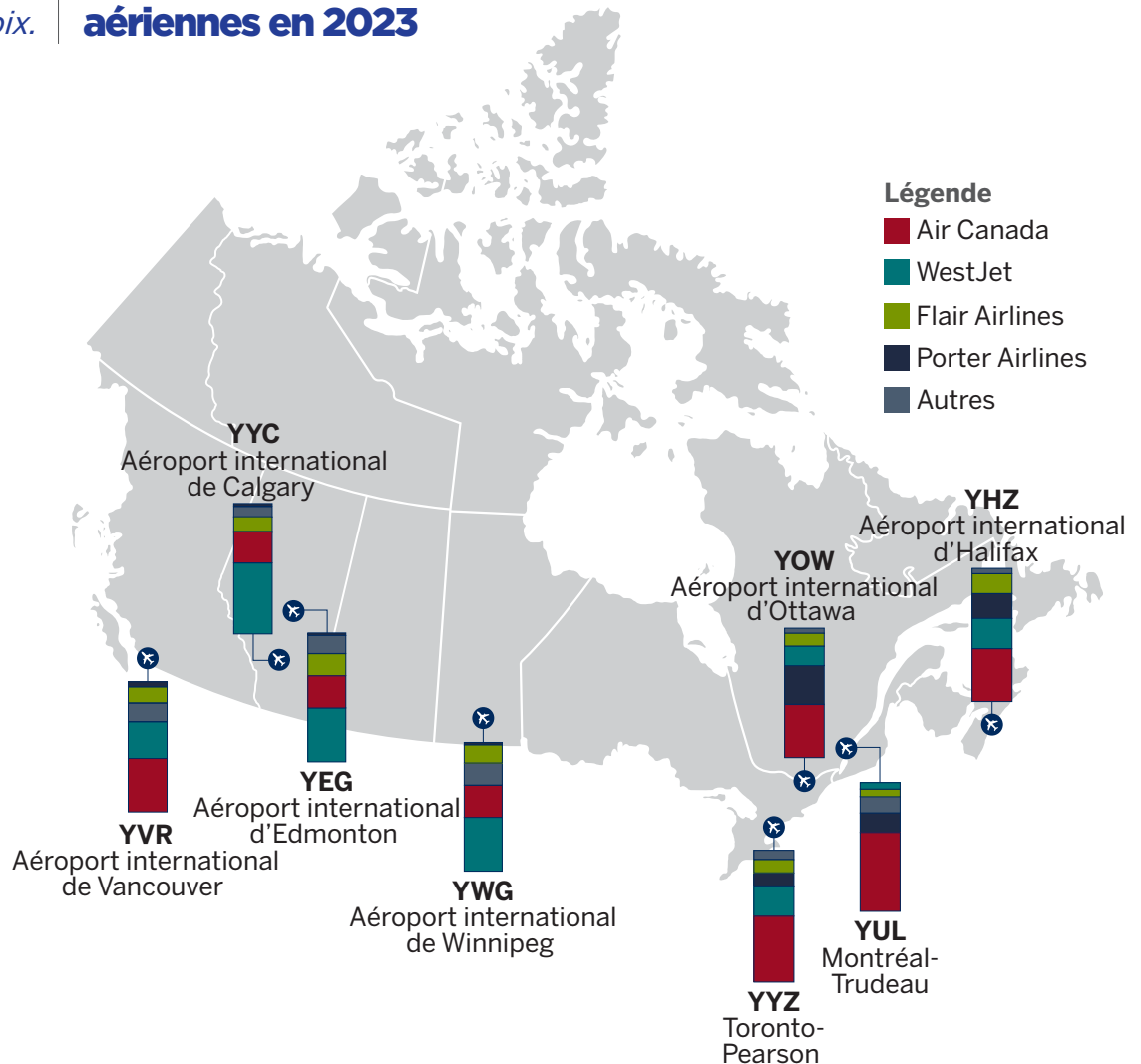
Le marché du transport aérien au Canada est concentré

De nouvelles entreprises sont entrées sur le marché et font des progrès. Pourtant, le marché intérieur de l'aviation au Canada reste très concentré. Cela signifie qu'il n'y a que quelques grandes compagnies aériennes.

Dans les principaux aéroports du pays, **Air Canada et WestJet représentent ensemble entre la moitié et les trois quarts de tout le trafic intérieur de passagers (56 % à 78 %)**. La concentration du marché a diminué d'un dixième (10 %) entre 2019 et 2023. Cela reflète le succès de compagnies comme Porter et Flair à entrer sur le marché et à se développer, même si d'autres, comme Lynx Air, ont quitté le marché. Cependant, la concentration moyenne reste extrêmement élevée et la concurrence provenant de nouvelles sources reste fragile.

La concurrence entre Air Canada et WestJet semble évoluer dans les grands centres de population. La part des passagers des vols intérieurs de WestJet diminue davantage dans les grands aéroports de l'Est, tandis que celle d'Air Canada diminue davantage dans les grands aéroports de l'Ouest. Les deux compagnies sont en concurrence directe sur moins d'itinéraires qu'en 2019.

Part du nombre de passagers des vols intérieurs dans les grands aéroports détenue par les principales compagnies aériennes en 2023



Les compagnies aériennes sont aussi transporteurs.

Les obstacles à l'entrée limitent la concurrence

Les nouvelles compagnies aériennes font face à des défis de taille pour entrer sur le marché et devenir des concurrents durables à long terme. Certains obstacles se dressent naturellement devant ces nouveaux venus. Mais d'autres pourraient être résolus par des changements de politiques.

Les frais d'utilisation affectent les coûts et la concurrence

Le Canada applique un modèle d'utilisateur-payeur pour les infrastructures aéronautiques. Les frais payés par les compagnies aériennes et les passagers couvrent la majeure partie des coûts de construction et d'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne. Ces **frais représentent trente cents pour chaque dollar que les personnes qui voyagent paient aux compagnies aériennes (30 %)** pour les compagnies aériennes traditionnelles à service complet. Ces coûts représentent une part encore plus importante de ce que les passagers paient pour les vols des transporteurs à très bas prix.

Les principaux frais payés par les passagers qui composent ce 30 % se répartissent à peu près comme suit :

- Taxe sur les carburants – 1 %
- Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien – 3 %
- Redevances de navigation aérienne de Nav Canada – 5 %
- Redevances d'atterrissage, de terminal et d'exploitation des aéroports – 20 %

Réduire ces coûts aiderait à promouvoir la concurrence, car davantage d'entreprises pourraient entrer sur les marchés et offrir des services durables. C'est particulièrement vrai pour les transporteurs à très bas prix. Ils dépendent des tarifs bas pour attirer de nouveaux voyageurs et voyageuses.

Cependant, les subventions publiques ne réduisent pas les coûts - elles changent simplement la personne qui les paie. Les subventions peuvent être utiles, mais les gouvernements doivent mettre en balance les avantages économiques et sociaux d'une plus grande connectivité et les coûts des subventions.

Les principaux défis rencontrés par les nouvelles compagnies aériennes



L'accès aux aéroports influence la concurrence entre les compagnies aériennes

La concurrence entre les compagnies aériennes dépend de l'accès aux installations aéroportuaires, notamment aux créneaux horaires, aux portes d'embarquement et aux comptoirs d'enregistrement. Voici quelques facteurs qui influencent cet accès :

- Les créneaux horaires d'atterrissage et de décollage dans les aéroports très fréquentés favorisent les compagnies aériennes ayant des droits existants, en raison des règles sur l'attribution des créneaux. Il est donc difficile pour de nouveaux transporteurs d'entrer sur le marché, surtout aux heures de pointe.
- Les décisions relatives aux infrastructures des aéroports peuvent favoriser les grands transporteurs.
- Les aéroports peuvent offrir des mesures incitatives pour soutenir les nouveaux entrants, mais ces mesures incitatives peuvent également désavantager certaines compagnies aériennes.
- Les aéroports secondaires offrent plus d'options, mais ils font face à des restrictions qui limitent la concurrence.

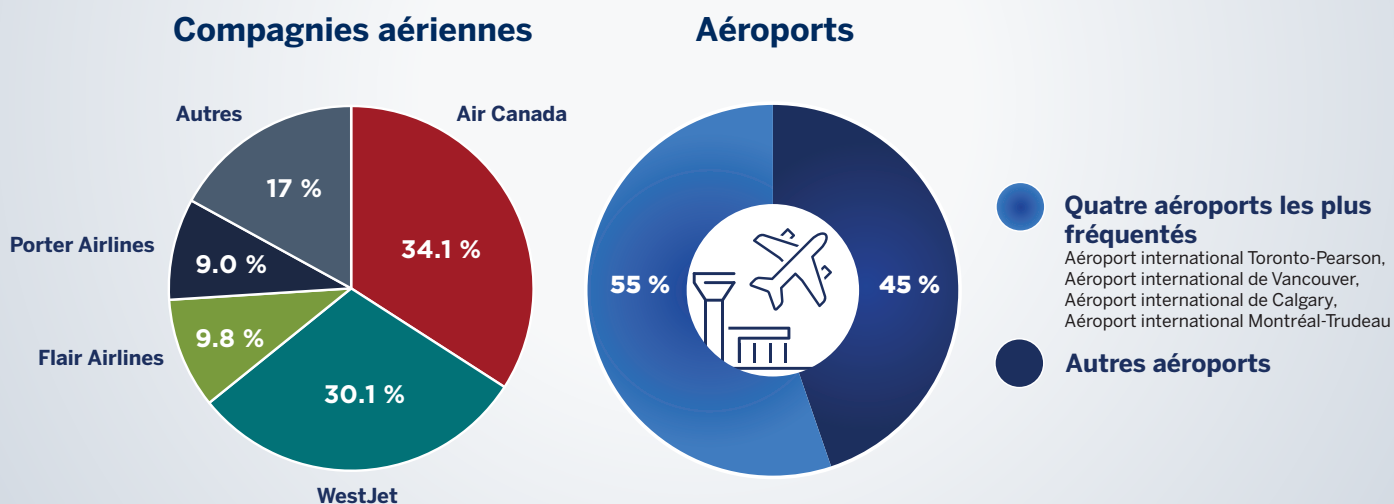
Le fait d'uniformiser les règles du jeu pour offrir un accès équitable aiderait les nouveaux entrants à décoller.

Les nouveaux entrants sur le marché font face à des réponses concurrentielles agressives

Les compagnies aériennes nouvelles et de petite taille sont confrontées au risque de réponses concurrentielles des transporteurs établis. Souvent, cela se traduit par des prix plus bas et un plus grand nombre de sièges disponibles. Les réponses concurrentielles sont un élément normal du fonctionnement du marché.

La *Loi sur la concurrence* restreint certains comportements des acteurs puissants du marché lorsque ces comportements nuisent à la concurrence en éliminant les concurrents. Cela inclut les pratiques d'éviction — qui ont une signification spécifique aux termes de la loi — et d'autres pratiques connexes qui nuisent à la concurrence. Cependant, déterminer si les réponses concurrentielles agressives sont légitimes ou anticoncurrentielles nécessite une analyse minutieuse.

Part estimée du nombre de passagers des vols intérieurs en 2023



L'aviation dans les régions nordiques et éloignées est confrontée à des défis uniques

Le transport aérien dans les régions nordiques et éloignées du Canada constitue un lien vital, même pour les résidents et résidentes qui ne prennent jamais l'avion. Ces communautés dépendent des services aériens pour avoir accès aux :

- Soins de santé
- Produits d'épicerie
- Médicaments
- Emplois
- Liens sociaux

Ces régions font face à des défis uniques :

- Elles n'ont pas d'autres options de transport.
- Leurs populations sont petites et éloignées les unes des autres. Cela signifie que les compagnies aériennes ont moins de capacité à faire des profits et font face à des coûts plus élevés, y compris pour le carburant, la main-d'œuvre et le logement.
- Les coûts d'exploitation des compagnies aériennes sont plus élevés en raison de la mauvaise qualité des pistes, des installations obsolètes et des systèmes de surveillance météorologique peu fiables.
- Les nouveaux entrants font face à des barrières importantes, car **les transporteurs existants contrôlent des actifs critiques** dans les principaux aéroports nordiques.

Ces conditions uniques montrent pourquoi les solutions doivent être adaptées aux besoins du Nord. Les paramètres économiques du Nord limitent le nombre de concurrents desservant certains itinéraires. Néanmoins, la concurrence peut être améliorée en réduisant les obstacles à l'entrée. Cela facilitera l'entrée dans le marché et exercera une pression sur les compagnies aériennes pour qu'elles s'améliorent ou soient remplacées.



Les droits de cabotage, dans l'aviation, sont les droits de mener des activités à l'intérieur des frontières intérieures d'un autre pays, en particulier de transporter des passagers et des marchandises d'un point de l'autre pays directement à un autre point du même pays.

Les restrictions sur la propriété étrangère limitent la concurrence

Le secteur de l'aviation au Canada est limité par des restrictions imposées à la propriété étrangère et aux transporteurs étrangers qui exploitent des itinéraires intérieurs au Canada (un concept appelé « cabotage »). Ces restrictions font qu'il est plus difficile pour les compagnies aériennes d'accéder aux capitaux d'investisseurs étrangers. Au bout du compte, cela affecte le public voyageur en réduisant les choix et en augmentant les prix. D'autres pays ont adopté une réglementation plus souple.

Ces restrictions affectent surtout les nouvelles compagnies aériennes et les plus petites. Elles ont déjà plus de difficulté que les transporteurs établis à obtenir du financement. Les nouveaux entrants sur le marché ont déclaré que l'investissement étranger était essentiel pour le lancement et la poursuite de leurs activités. Reconsidérer ces restrictions permettrait de débloquer de nouvelles sources de capitaux pour les compagnies aériennes canadiennes. Cela stimulerait par conséquent la concurrence et l'innovation sur le marché intérieur.

Les consommateurs sont confrontés à des défis lors de la recherche de vols

Il peut être difficile pour les consommateurs de comparer les prix des différentes compagnies aériennes, ce qui peut limiter la concurrence que se livrent les compagnies aériennes pour attirer les passagers. Les compagnies aériennes commercialisent souvent des tarifs de base qui n'incluent pas des services généralement demandés par les consommateurs, comme les bagages à main et la sélection des sièges. Ces autres services sont maintenant plus fréquemment proposés comme des options supplémentaires. Souvent, le prix des options supplémentaires n'est connu qu'à la fin du processus de réservation. Avec la multitude d'options supplémentaires, il y a plus de choix, mais le processus de comparaison des vols est plus complexe.

Les données disponibles au public sur la fiabilité des compagnies aériennes au Canada en ce qui a trait aux retards, annulations, etc., sont limitées. Il est donc plus difficile pour les consommateurs de comparer la qualité des services.

Des pays comme les États-Unis et le Royaume-Uni rendent ces informations disponibles. Mettre à la disposition du public des indicateurs de qualité publics offre les avantages suivants :

- Les consommateurs prennent des décisions plus éclairées.
- Les compagnies aériennes investissent dans l'amélioration des services pour rester concurrentielles.
- La clientèle se tourne vers les transporteurs les plus performants.

En résumé, **les données de rendement stimulent le rendement.**

Des informations plus claires et plus faciles à comparer permettraient aux consommateurs d'identifier la meilleure option pour leurs besoins et augmenteraient la pression concurrentielle sur les compagnies aériennes.

La concurrence augmente, mais les défis persistent

Malgré des défis persistants, l'industrie du transport aérien au Canada montre des signes encourageants de concurrence accrue. L'expansion des avions à réaction de Porter et l'entrée sur le marché de Flair ont introduit des options plus compétitives sur des itinéraires principaux. Un plus grand nombre d'itinéraires principaux d'Air Canada sont confrontés à la concurrence à la fois de WestJet et d'au moins un transporteur plus petit (Flair ou Porter) depuis 2019, passant de 11 % à 16 %. WestJet a connu un changement encore plus important. La concurrence que ses itinéraires principaux subissent de la part d'Air Canada et d'au moins un transporteur plus petit est passée de 13 % à 21 %.

Cependant, l'historique des entrées et sorties de compagnies aériennes suggère que l'amélioration de la concurrence reste fragile, particulièrement lors de chocs économiques.

Chronologie : Entrées et sorties des compagnies aériennes au Canada

Consolidation de l'industrie : Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International s'imposent comme les deux principales compagnies aériennes.	Années 1980	Déréglementation de l'industrie : <i>Loi sur les transports nationaux</i> et privatisation d'Air Canada
	Années 1990	Air Canada acquiert les Lignes aériennes Canadien International
Entrée de WestJet	1996	Canada 3000 acquiert Royal Airlines et CanJet avant de se sortir du marché
Entrée de JetsGo Retour de CanJet	2001	
	2002	
Sortie de CanJet et entrée de Porter Airlines	2005	Sortie de JetsGo
	2006	
	2017	Entrée de Flair Airlines
Entrée de Swoop	2018	
	2020	Pandémie de COVID-19
Entrée de Lynx Air Entrée de Canada Jetlines	2021	
	2022	Réintégration des activités de Swoop dans WestJet
Sortie de Lynx Air Sortie de Canada Jetlines	2023	
	2024	

Nos recommandations visent à garantir que les règles gouvernementales ne limitent pas la concurrence plus qu'il n'est nécessaire. Elles visent à renforcer le rôle des forces du marché pour stimuler la concurrence et inciter les compagnies aériennes à améliorer leur rendement.

Nos recommandations

Les gouvernements peuvent **créer les conditions propices à la concurrence**. Ces conditions devraient être conçues pour :

- Promouvoir **l'entrée et la croissance des compagnies aériennes**.
- Soutenir **la prise de décision éclairée des passagers**.

Dans ce rapport, nous avons identifié trois domaines d'intervention et formulé dix recommandations spécifiques à l'intention des gouvernements. Nous avons également souligné notre engagement, au Bureau de la concurrence, à faire notre part pour protéger la concurrence dans l'industrie du transport aérien.

Prioriser la concurrence dans la politique de l'aviation au Canada

1. **Faire de la concurrence la priorité lors de l'examen des fusions et des collaborations entre compagnies aériennes.** Retirer au ministre des Transports le pouvoir de passer outre les processus d'examen des fusions et des collaborations entre concurrents prévus par la *Loi sur la concurrence*. Cela permettra de garantir que les accords anticoncurrentiels ne soient pas approuvés.
2. **Éliminer les obstacles qui empêchent les petits aéroports de mieux concurrencer les aéroports principaux.**
Éliminer les clauses d'exclusivité des vols internationaux, c'est-à-dire les règles qui font qu'un seul aéroport dans une zone locale peut accueillir des vols internationaux. Étendre aux aéroports secondaires les services de contrôle de sécurité standard. Adopter une approche neutre sur le plan technologique en ce qui concerne les restrictions imposées aux aéronefs dans les aéroports secondaires, afin qu'ils puissent concurrencer plus librement les aéroports principaux.
3. **Améliorer la publication des données relatives à l'industrie du transport aérien.**
Publier des informations sur le trafic aérien, la qualité et les autorisations de décollage et d'atterrissage (appelées « créneaux horaires ») pour aider les consommateurs, les entreprises et les organismes de réglementation à prendre des décisions plus éclairées.
4. **Envisager de revoir le modèle de supervision et de financement des aéroports.**
Envisager de revoir la manière dont les aéroports sont supervisés et financés. Quoi d'autre peut-on faire pour améliorer l'accès des compagnies aériennes aux aéroports et en faire bénéficier la population canadienne?

Tirer parti de l'expérience et des capitaux internationaux pour renforcer la concurrence intérieure

5. **Augmenter à 49 % la limite en matière de propriété étrangère d'un seul investisseur pour les compagnies aériennes canadiennes.**
Permettre davantage d'investissements étrangers dans les compagnies aériennes canadiennes améliore l'accès aux capitaux, stimule la croissance et favorise la concurrence.

6. Autoriser jusqu'à 100 % de propriété étrangère pour les compagnies aériennes canadiennes qui exercent leurs activités uniquement à l'intérieur du pays.

Créer une nouvelle catégorie de compagnies aériennes qui exercent leurs activités uniquement au Canada, mais dont les propriétaires peuvent venir de l'étranger. L'aviation intérieure pourra alors bénéficier davantage de l'expertise et des capitaux mondiaux.

7. Travailler avec d'autres pays pour éliminer les restrictions à la concurrence étrangère dans les accords internationaux.

Éliminer progressivement les restrictions spécifiques sur les compagnies aériennes ayant des propriétaires étrangers. De même, permettre aux compagnies aériennes de pays partenaires de fournir des services intérieurs au Canada. Cette pratique est appelée cabotage. Ces changements permettront au Canada de bénéficier davantage des capitaux et des connaissances de l'industrie provenant d'autres pays.

Soutenir l'accès au marché des régions nordiques et éloignées

8. Coordonner le leadership en matière d'aviation dans les régions nordiques et éloignées.

Créer un groupe de travail national sur le transport aérien dans les régions éloignées. Faire de la recherche de solutions concurrentielles une priorité pour créer un service de meilleure qualité et plus accessible pour les communautés nordiques.

9. Adapter les réglementations au contexte nordique.

Adopter une approche politique propre au Nord. Cette politique devrait être axée sur les résultats afin d'éliminer les coûts inutiles que les opérateurs nordiques paient pour se conformer à la réglementation.

10. Tirer parti des investissements et outils gouvernementaux pour promouvoir la concurrence.

Moderniser les aéroports du Nord afin qu'ils puissent accueillir davantage de types d'aéronefs et de compagnies aériennes. Développer des installations à accès libre que toutes les compagnies aériennes peuvent utiliser, au lieu d'installations contrôlées par une compagnie aérienne existante. Ouvrir les marchés publics au plus grand nombre possible de soumissionnaires. Lorsqu'il y a plus de soumissionnaires, la concurrence permet d'obtenir un meilleur rapport qualité-prix pour la population canadienne. Promouvoir les accords intercompagnies afin d'améliorer les correspondances entre les compagnies aériennes. Cela permettra d'améliorer les itinéraires entre les régions.

Nous sommes déterminés à agir rapidement pour protéger la concurrence dans l'industrie du transport aérien

Le Bureau de la concurrence utilisera ses outils de mise en application de la *Loi sur la concurrence* afin de mettre fin aux pratiques anticoncurrentielles dans l'industrie du transport aérien. Lorsque cela se justifie, nous demanderons une ordonnance judiciaire pour tenter de mettre rapidement fin aux pratiques anticoncurrentielles.

Pour en savoir plus, veuillez lire le rapport complet disponible sur notre site Web.

