



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# ÉTAT DE LA CONCURRENCE ENTRE LES LIGNES AÉRIENNES AU CANADA

Rapport du Comité permanent des transports, de  
l'infrastructure et des collectivités

Peter Schiefke, président

OCTOBRE 2025  
45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

#### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : [www.noscommunes.ca](http://www.noscommunes.ca)

# **ÉTAT DE LA CONCURRENCE ENTRE LES LIGNES AÉRIENNES AU CANADA**

## **Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

**Le président  
Peter Schiefke**

**OCTOBRE 2025**

**45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

## **AVIS AU LECTEUR**

### **Rapports de comités présentés à la Chambre des communes**

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

# **COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

## **PRÉSIDENT**

Peter Schiefke

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Dan Albas

Xavier Barsalou-Duval

## **MEMBRES**

Will Greaves

Mike Kelloway

Stéphane Lauzon

Philip Lawrence

Leslyn Lewis

Dan Muys

Chi Nguyen

## **GREFFIER DU COMITÉ**

Philip den Ouden

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

### **Recherche et éducation**

Stephanie Feldman, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste



# **COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

**44<sup>e</sup> LÉGISLATURE – 1<sup>re</sup> SESSION**

## **PRÉSIDENT**

Peter Schiefke

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Philip Lawrence

Xavier Barsalou-Duval

## **MEMBRES**

Taylor Bachrach

Vance Badawey

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Stéphane Lauzon

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

Brad Vis

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

George Chahal

Scot Davidson

Andy Fillmore

L'hon. Joyce Murray

Brenda Shanahan

Terry Sheehan

Mark Strahl

Ryan Williams

**GREFFIÈRE DU COMITÉ**

Carine Grand-Jean

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Recherche et éducation**

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

# **LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

a l'honneur de présenter son

## **SIXIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :



## TABLE DES MATIÈRES

---

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| SOMMAIRE .....                                                     | 1  |
| LISTE DES RECOMMANDATIONS.....                                     | 3  |
| ÉTAT DE LA CONCURRENCE ENTRE LES LIGNES AÉRIENNES AU CANADA .....  | 5  |
| Introduction.....                                                  | 5  |
| Mesure de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada..... | 6  |
| Le marché international .....                                      | 8  |
| Le marché intérieur .....                                          | 8  |
| Itinéraires régionaux.....                                         | 10 |
| Aéroports frontaliers .....                                        | 12 |
| Le rôle des aéroports .....                                        | 13 |
| Loyer des aéroports.....                                           | 14 |
| Créneaux d'utilisation des portes d'embarquement .....             | 15 |
| L'écosystème de l'aviation .....                                   | 17 |
| Défis .....                                                        | 18 |
| Concentration du marché.....                                       | 18 |
| Fusions .....                                                      | 18 |
| Comportements anticoncurrentiels.....                              | 19 |
| Règlements.....                                                    | 21 |
| Le <i>Règlement sur la protection des passagers aériens</i> .....  | 21 |
| Règles sur la propriété étrangère .....                            | 22 |
| Cabotage .....                                                     | 23 |
| Taxes et frais .....                                               | 23 |
| Le coût réel du billet.....                                        | 25 |
| Redevances pour la navigation aérienne .....                       | 27 |
| Frais de sécurité.....                                             | 28 |

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| Frais d'amélioration aéroportuaire.....       | 28 |
| La taxe sur le carbone.....                   | 29 |
| Le modèle d'utilisateur-payeur.....           | 29 |
| Subventions pour les liaisons régionales..... | 30 |
| ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS.....             | 35 |
| ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES.....            | 37 |
| DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....      | 39 |
| OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS..... | 41 |

## SOMMAIRE

---

À la suite de l'annonce, en février 2024, que la compagnie aérienne Lynx Air cessait ses activités, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a tenu quatre réunions afin d'étudier l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada. Les témoins comprenaient des universitaires et des groupes de défense des droits des passagers, ainsi que des représentants des compagnies aériennes, des autorités aéroportuaires, du ministère des Transports et du Bureau de la concurrence du Canada.

Les témoins ont présenté leurs points de vue sur l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada en se concentrant sur les liaisons intérieures. Ils ont aussi donné leur opinion sur diverses manières possibles de stimuler la concurrence et d'améliorer la capacité des nouveaux et des petits transporteurs non seulement d'entrer dans le marché, mais aussi de demeurer économiquement viables au-delà du court terme.

Le Comité a notamment tenu plusieurs discussions sur les frais et les taxes comparativement élevés qui s'ajoutent au prix des billets d'avion au Canada, ainsi que sur les mérites et les limites du modèle de l'utilisateur-payeur, qui est au cœur du système canadien depuis la déréglementation menée dans les années 1990.



## LISTE DES RECOMMANDATIONS

---

*À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.*

### Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada envisage de réinvestir la totalité des recettes générées par les loyers aéroportuaires dans des projets d'infrastructures des aéroports, comme l'a recommandé le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans son rapport, *Améliorer le fonctionnement efficace et abordable des aéroports du Canada*, publié en février 2023.

### Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada élimine les obstacles qui empêchent les petits aéroports de concurrencer les grands aéroports.

### Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada surveille l'efficacité des modifications apportées récemment à la *Loi sur la concurrence* et qu'il s'assure que ces modifications répondent adéquatement aux besoins du Bureau de la concurrence pour que celui-ci puisse intervenir rapidement dans les cas de comportement anticoncurrentiel ou prédateur au sein du secteur aérien.

### Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada procède à un examen exhaustif du fardeau réglementaire et administratif qui pèse sur les compagnies aériennes au Canada en vue de rationaliser et de moderniser le cadre réglementaire régissant ces compagnies.

### Recommandation 5

Que, dans le cadre de son examen exhaustif du fardeau réglementaire et administratif qui pèse sur le secteur de l'aviation, le gouvernement du Canada envisage de réduire le fardeau et les coûts qui grèvent en particulier les aéroports du Nord.

#### **Recommandation 6**

**Que le gouvernement du Canada examine toutes les taxes et tous les frais qui ont une incidence sur le secteur de l'aviation ainsi que les coûts répercutés sur les passagers, et qu'il les compare à ceux d'autres juridictions.**

#### **Recommandation 7**

**Que le gouvernement du Canada élabore une stratégie de l'ensemble du système afin d'accroître la concurrence entre les compagnies aériennes du Canada, particulièrement à l'échelle des vols intérieurs.**

#### **Recommandation 8**

**Que Transports Canada améliore la publication des données sur l'industrie aéroportuaire et le rendement afin que les consommateurs et les entreprises puissent prendre des décisions éclairées.**



# ÉTAT DE LA CONCURRENCE ENTRE LES LIGNES AÉRIENNES AU CANADA

---

## INTRODUCTION

Le 16 novembre 2021, le lancement de Lynx Air a été annoncé par voie de communiqué de presse. Le vol inaugural de la compagnie aérienne, entre Calgary et Vancouver, a eu lieu le 7 avril 2022. Au départ, la flotte était composée de trois Boeing 737 et l'entreprise avait pris des engagements pour faire passer sa flotte à 46 appareils au cours des cinq à sept prochaines années. La compagnie aérienne comptait 165 employés et souhaitait faire passer son effectif à plus de 400 par la fin de 2022<sup>1</sup>.

En février 2024, Lynx a annoncé qu'elle cessait ses activités, invoquant « un certain nombre de vents défavorables importants, notamment la hausse des coûts d'exploitation, les prix élevés du carburant, les taux de change, l'augmentation des frais d'aéroport et un contexte économique et réglementaire difficile<sup>2</sup> ».

Le 16 avril 2024, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (le Comité) a adopté la [motion](#) suivante<sup>3</sup> :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, considérant que Lynx Air a demandé la protection de la cour contre ses créanciers, affirmant que « les pressions financières croissantes liées à l'inflation, aux coûts du carburant, aux taux de change, au coût du capital, aux coûts réglementaires et aux tensions résultant de la concurrence sur le marché canadien se sont finalement avérées des obstacles trop lourds pour que notre organisation puisse les surmonter », le Comité invite le ministre des Transports, le commissaire de la concurrence, le Conseil national des lignes aériennes du Canada et d'autres témoins qu'il juge pertinents, à

---

1 Lynx Air, [Le transporteur à très bas prix Lynx Air prend son envol](#), 7 avril 2022.

2 Lynx Air, [Lynx Air Files for and Obtains CCAA Creditor Protection](#), 22 février 2024 [TRADUCTION].

3 Comme ce rapport n'était pas terminé au moment de la dissolution de la 44<sup>e</sup> législature, le 23 mars 2025, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (le Comité) a adopté, le 18 septembre 2025, une [motion](#) visant à entreprendre une étude sur l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada et à prendre en considération les témoignages et les documents reçus au cours de la législature précédente. Aucun témoignage supplémentaire n'a été recueilli à la suite de l'étude menée par le Comité au cours de la 44<sup>e</sup> législature.



discuter de l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada et que le Comité fasse rapport de ses constatations à la Chambre.

Entre le 30 avril et le 9 mai 2024, le Comité a tenu quatre réunions sur ce sujet. Il a entendu 18 témoins et reçu cinq mémoires.

## MESURE DE LA CONCURRENCE ENTRE LES LIGNES AÉRIENNES AU CANADA

Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué, Politiques, ministère des Transports, a expliqué que son ministère étudie de nombreux indicateurs pour mesurer la concurrence, y compris l'efficacité des services (qui est évaluée en fonction de la ponctualité), les retards et les annulations. Il a cependant ajouté que le ministère suit de près le processus d'élaboration d'un nouvel indice sur les conséquences de la compétitivité de l'aviation mondiale mené par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui pourrait éventuellement servir de base à la création d'un cadre sur la concurrence dans le secteur aérien propre au Canada. Comme l'a expliqué Transport Canada dans une réponse écrite à l'intention du Comité, le nouvel indice de l'OACI devrait reposer sur cinq piliers :

- 1) économique;
- 2) aéro-politique;
- 3) financier;
- 4) réglementaire; et
- 5) infrastructure.

Gábor Lukács, président, Droits des voyageurs, même s'il ne connaissait pas l'indice de l'OACI, a insisté sur l'importance d'utiliser des méthodes statistiques complexes fondées sur des données réelles pour évaluer la concurrence. Il a d'ailleurs fait référence à l'indice Herfindahl-Hirschman (HHI) pour mesurer la concentration du marché. En fait, selon un document du groupe de travail de l'OACI sur la concurrence dans le secteur de l'aviation mondiale, l'indice HHI servira à mesurer l'efficacité du marché et constituera l'un des indicateurs du pilier économique du nouvel indice<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Organisation de l'aviation civile internationale, Global Aviation Competitiveness Working Group, présenté à Bangkok (Thaïlande), du 13 au 15 décembre 2023.

[Melissa Fisher](#), sous-commissaire, Direction des fusions, Bureau de la concurrence Canada, a aussi fait référence à de nouveaux développements lorsqu'elle a confirmé que le Bureau comptait mener une étude de marché sur la concurrence dans le secteur aérien. Il s'agira de la première étude de marché menée par l'organisation depuis que de nouveaux pouvoirs lui ont été conférés à la suite des modifications apportées à la *Loi sur la concurrence*<sup>5</sup>. Le rapport du Bureau, intitulé *Prêt pour le décollage : renforcer la concurrence dans le transport aérien*, a été publié le 19 juin 2025.

D'autres témoins ont parlé des différentes méthodes qui peuvent être utilisées pour mesurer la concurrence. Selon [Mehran Ebrahimi](#), directeur et professeur, Université du Québec à Montréal, Observatoire international de l'aéronautique et de l'aviation civile, le degré de concurrence dans le secteur du transport aérien ne se mesure pas en fonction du pourcentage du marché contrôlé par une seule compagnie aérienne, mais plutôt de l'effet que les grandes compagnies établies ont sur les petites compagnies aériennes et sur leur capacité à évoluer. Au cours de cette étude, certains témoins ont insisté sur l'importance d'utiliser des critères appropriés pour évaluer le degré de concurrence entre les compagnies aériennes au Canada. [Barry Prentice](#), professeur, Transport Institute, Université du Manitoba (à titre personnel), par exemple, a proposé un cadre de type « structure-comportement-rendement », la structure faisant référence au nombre d'intervenants, à la similarité de leur produit et au coût d'entrée. La notion de comportement désigne la façon dont les compagnies aériennes interagissent entre elles, tandis que le rendement est mesuré par la rentabilité et l'efficacité d'une compagnie aérienne donnée.

D'après l'évaluation de [M. Prentice](#), « le statu quo donne des résultats raisonnables pour la plupart des consommateurs, malgré les réductions de service dans certains petits centres » alors que les nouveaux arrivants qui se joignent au secteur aérien peuvent mettre au défi les intervenants dominants. À son avis, cette approche permet des conditions de régulation économique relativement souples, car les petits transporteurs augmentent la concurrence pour les grandes compagnies aériennes lorsqu'ils entrent sur de nouveaux marchés, peu importe qu'ils puissent ou non rester rentables à long terme. Selon lui, la concurrence dans le secteur est assurée par l'arrivée de nouveaux rivaux, mais pas forcément par leur longévité.

De son côté, [M. Hutton](#) a affirmé que, « jusqu'à un certain point », l'équilibre entre les grands transporteurs bien établis et les petits acteurs nouvellement arrivés sur le marché « est en constante métamorphose ». La situation ne s'est pas stabilisée depuis la

---

5 Voir la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023*, L.C. 2024, ch. 15, Partie 5, Section 6.



pandémie de la COVID-19, alors que certains transporteurs ont pris de l'expansion et d'autres ont quitté le marché.

Certains autres témoins ont toutefois exprimé davantage de préoccupations concernant le degré de concentration du marché, en particulier en ce qui concerne les deux principales compagnies aériennes, Air Canada et WestJet. [Stephen Jones](#), président et chef de la direction, Flair Airlines Ltd., a exprimé l'avis que ces deux compagnies se trouvent dans une situation de « duopole confortable ».

## Le marché international

[Howard Liebman](#), vice-président, Relations gouvernementales, Air Transat, estime qu'Air Canada, qu'il considère comme un joueur dominant, offre 39 % des sièges vers des destinations internationales à partir du Canada, tandis que WestJet et Sunwing détiennent ensemble 50 % du marché des destinations soleil vers le sud, ou 70 % si l'on compte uniquement l'Ouest canadien. Il a ajouté que la création d'une nouvelle coentreprise commerciale entre Porter et Air Transat, qui connecte le réseau intérieur de la première au réseau international de la deuxième, aura pour effet d'accroître la concurrence au Canada.

Toutefois, certains témoins ont déclaré au Comité qu'il n'y avait pas lieu de s'inquiéter, d'une manière générale, de la concurrence pour les vols internationaux en raison du grand nombre de transporteurs étrangers qui offrent des services au Canada<sup>6</sup>. Comme l'a indiqué [M. Hutton](#), les déplacements intrarégionaux, qui ne se sont pas encore remis des effets de la pandémie de la COVID-19, sont plus problématiques que les déplacements internationaux, qui ont dépassé les niveaux d'avant la pandémie.

## Le marché intérieur

Certains universitaires ayant comparu devant le Comité sont d'accord avec l'évaluation générale du marché intérieur canadien du transport aérien suivante : bien que les barrières à l'entrée restent faibles, ce qui permet à de nombreux petits transporteurs aériens de se lancer, le petit nombre de marchés intérieurs disponibles signifie que ces nouveaux transporteurs sont nécessairement en concurrence directe avec le « duopole » établi que forment Air Canada et WestJet. Comme très peu de centres de population canadiens comptent plusieurs aéroports, la capacité des transporteurs à augmenter la

---

6 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session : [David Rheault](#), vice-président, Relations avec les gouvernements et les collectivités, Air Canada; [Barry Prentice](#), professeur, Transport Institute, Université du Manitoba (à titre personnel); [Jacques Roy](#), professeur titulaire, HEC Montréal (à titre personnel).

fréquence de leurs vols est limitée, ce qui se traduit par une course au prix le plus bas. Les transporteurs établis sont avantagés dans cette course, puisqu'ils peuvent réduire leurs prix à des niveaux qui ne sont pas possibles pour les nouveaux arrivants, qui finissent par ne plus pouvoir rivaliser. Si la baisse des tarifs peut temporairement profiter aux consommateurs, elle n'est que de courte durée et tend à disparaître en raison de l'absence de concurrence qui suit le retrait des nouveaux arrivants<sup>7</sup>.

Dans le contexte de la comparaison du marché canadien à d'autres exemples internationaux, plusieurs témoins ont évoqué la situation distinctive du Canada, soit son climat rigoureux et son vaste territoire où la densité de la population est faible<sup>8</sup>. [Karl Moore](#), professeur agrégé, Université McGill (à titre personnel), a indiqué que le Chili et l'Australie étaient deux exemples de pays ayant des défis comparables. Il a toutefois ajouté que les taxes et les règlements gouvernementaux n'y sont pas les mêmes qu'au Canada.

[M. Ebrahimi](#) a expliqué qu'au Canada, la disponibilité des « créneaux » pose problème. De fait, selon lui, il est difficile pour un nouvel arrivant de proposer des vols sur une liaison qui n'est pas déjà desservie par une compagnie aérienne établie, si bien qu'il lui est plus difficile de faire concurrence et de s'imposer à plus long terme.

[Andrew Gibbons](#), vice-président, Affaires extérieures, WestJet Airlines Ltd., a abondé dans le même sens, affirmant qu'il n'y a pas d'obstacles à l'entrée dans le marché canadien, mais qu'il est difficile d'y croître et de réussir. Il a ajouté que l'Europe, dont la superficie est comparable à celle du Canada, a plus de 100 marchés de voyage aérien pour des populations de plus de 500 000 personnes. Le Canada, de son côté, n'en compte que 10, ce qui fait en sorte qu'il est beaucoup plus difficile de soutenir les nouvelles lignes aériennes, en particulier les transporteurs à très bas prix. Il a qualifié le marché aérien du Canada comme étant « compétitif », mais il estime qu'il pourrait être amélioré grâce à un partenariat entre le gouvernement et les compagnies aériennes.

Dans le cadre d'une évaluation générale du secteur aérien du Canada, [M. Lukács](#) a fait référence à l'IHH, qui a été mentionné précédemment. L'utilisation de cet indice révèle « qu'il y a beaucoup plus de concurrence sur le marché intérieur américain que sur le

---

7 TRAN, *Témoignages* : [John Gradek](#), chargé de cours et coordonnateur de programme, Leadership en aviation, École d'éducation permanente, Université McGill, à titre personnel; [Roy](#); [Mehran Ebrahimi](#), directeur et professeur, Université du Québec à Montréal, Observatoire international de l'aéronautique et de l'aviation civile.

8 TRAN, *Témoignages* : [Ebrahimi](#); [Karl Moore](#), professeur agrégé, Université McGill (à titre personnel); [Rheault](#); [Andrew Gibbons](#), vice-président, Affaires extérieures, WestJet Airlines Ltd.; [Jeff Morrison](#), président et chef de la direction, Conseil national des lignes aériennes du Canada.



marché canadien ». Aux États-Unis, la concentration du marché est très forte, tandis qu'au Canada, selon M. Lukács, il y a « presque un duopole d'Air Canada et de WestJet ».

D'après [M. Prentice](#), ces deux compagnies aériennes contrôlent 80 % du marché et exploitent des aéroports pivots pour assurer des services de transport de passagers nationaux, transfrontaliers et internationaux, de même que des services de fret. Il a ajouté qu'à l'exclusion des communautés arctiques et éloignées, Flair et Porter demeurent les seules compagnies de transports réguliers de passagers qui font concurrence à Air Canada et à WestJet sur le marché intérieur. Malgré certaines stratégies de niche (Flair se positionne comme un transporteur à rabais, tandis que Porter offre des avantages non tarifaires et s'adresse davantage au marché des affaires), il a indiqué que les différences entre les itinéraires et les services offerts par ces quatre transporteurs sont minimes, ce qui est largement attribuable à la « forme étroite et linéaire du marché canadien ».

Selon [John Lawford](#), directeur exécutif et avocat général, Centre pour la défense de l'intérêt public, les succès d'Air Canada et de WestJet résultent tout simplement d'un manque de choix, puisque le « duopole » est renforcé par la séparation des itinéraires à l'Est et à l'Ouest entre les deux transporteurs.

[David Rheault](#), vice-président, Relations avec les gouvernements et les collectivités, Air Canada, estime plutôt que la concurrence a considérablement augmenté au cours des dernières décennies puisque la part de capacité d'Air Canada dans le marché intérieur était d'environ 75 % en 2001 et « se situe actuellement à plus ou moins 43 % ». Selon ses estimations, le marché intérieur canadien est desservi par 24 lignes aériennes, dont 20 qui offrent plus de 50 000 sièges par année. Trois transporteurs accaparent plus de 10 % de la capacité, pour un total de 82 % de la capacité. Il a également laissé entendre que cette situation se comparaît favorablement aux exemples internationaux de l'Australie, de la France et des États-Unis.

## Itinéraires régionaux

De l'avis de [M. Prentice](#), il est impératif, dans les discussions relatives à la concurrence, d'établir une distinction entre le sud et le Nord du Canada, où « l'étroitesse des marchés » et les coûts d'exploitation élevés nuisent grandement à l'augmentation de la concurrence. Il a ajouté que l'introduction d'une nouvelle forme de transport, comme les dirigeables, pourrait faire une grande différence.

[M. Hutton](#) a confirmé que, depuis la pandémie de la COVID-19, les grands transporteurs comme Air Canada et WestJet ont réduit leurs activités sur les liaisons régionales pour se

concentrer davantage sur les vols long-courriers et les vols internationaux. Bien que cela ait donné un peu d'espace aux petits transporteurs pour combler ces lacunes, la connectivité régionale reste un défi en raison de la faible demande et de l'incidence de la pénurie de main-d'œuvre sur les petits transporteurs<sup>9</sup>.

Comme l'a dit [M. Ebrahimi](#), les défis relatifs à l'offre de service dans les régions sont comparables à « la question de l'œuf et de la poule. Si le transport aérien est inaccessible et trop cher, les gens ne l'utilisent pas. Moins les gens l'utilisent, moins la demande est grande, et, si la demande est faible, les compagnies ne vont pas dans les régions éloignées. »

[Jacques Roy](#), professeur titulaire, HEC Montréal (à titre personnel), a ajouté des éléments de contexte concernant l'aspect économique des liaisons régionales, expliquant que les compagnies aériennes utiliseront de plus petits appareils en raison du petit nombre de passagers dans un marché régional de petite taille. Ainsi, il leur faut augmenter les prix des sièges pour que la liaison soit rentable, surtout s'il est difficile de remplir tous les sièges malgré le recours à un petit aéronef. Les coûts plus élevés du transport aérien dans les régions sont un problème d'envergure mondiale. De nombreuses administrations (dont celles des États-Unis, de l'Australie, de pays d'Europe et du Québec) ont mis en place des programmes gouvernementaux afin de tenter de réduire les prix. Le gouvernement du Canada a offert des programmes d'aide pendant la pandémie de la COVID-19, mais ceux-ci sont venus à échéance et, à l'heure actuelle, il n'existe aucun programme fédéral visant à diminuer le prix des billets d'avion pour les passagers qui souhaitent prendre un vol régional.

[John Gradek](#), chargé de cours et coordonnateur de programme, Leadership en aviation, École d'éducation permanente, Université McGill (à titre personnel), estime lui aussi que le manque de concurrence et de connectivité sur les marchés régionaux est un problème international. Il a cité en exemple le programme sur les services aériens essentiels des États-Unis<sup>10</sup>, dont le Canada pourrait s'inspirer afin de cibler des itinéraires que le gouvernement pourrait subventionner. Certains témoins ont aussi parlé d'un programme offert par le gouvernement du Québec, qui sera abordé en détail plus loin dans le présent rapport.

[M. Hutton](#) est aussi d'avis que le service aérien régional est « très important » pour les collectivités éloignées, car il permet de fournir des services de transports de

---

9 TRAN, *Témoignages* : [Craig Hutton](#), sous-ministre adjoint délégué, Politiques, ministère des Transports.

10 U.S. Department of Transportation, [Essential Air Service](#), dernière mise à jour le 4 novembre 2024.



marchandises et des services médicaux, ainsi que d'assurer une liaison entre les collectivités. [M. Moore](#) a toutefois déclaré que

les compagnies aériennes sont des entreprises. [...] L'idée, c'est de gagner de l'argent. On peut faire beaucoup d'argent, mais compte tenu de ce qui est arrivé avec la COVID et du manque de soutien qu'on a reçu ici, si l'on se compare aux autres pays, les problèmes financiers ont explosé. Les compagnies aériennes vont avant tout miser sur les villes où il y a de l'argent à faire. Il est donc plus cher de voyager dans certaines régions du monde. Je suis récemment allé au Yukon, et c'est très dispendieux en raison de la faible demande.

Par conséquent, les transporteurs accorderont la priorité aux itinéraires pour lesquels il y a une forte demande. À cet égard, [M. Ebrahimi](#) a affirmé que rien n'empêche le gouvernement du Canada « de dire aux compagnies que, s'ils ont des vols internationaux très rentables, ils ont également l'obligation d'offrir et de maintenir des vols régionaux ». Il a cependant insisté sur l'importance de la coopération pour arriver à trouver des compromis.

## Aéroports frontaliers

L'exode des consommateurs vers les aéroports frontaliers des États-Unis est une source de préoccupation pour plusieurs des témoins qui ont comparu dans le cadre de la présente étude. Selon le témoignage de [Jeff Morrison](#), président et chef de la direction, Conseil national des lignes aériennes du Canada, chaque année, plus de 7 millions de Canadiens partent d'aéroports américains à bord d'avions de compagnies aériennes américaines plutôt que de partir du Canada. [M. Moore](#) a déclaré qu'à l'aéroport de Plattsburgh (dans l'État de New York) se trouve un panneau indiquant qu'il s'agit de « l'aéroport américain de Montréal ». De son côté, [Parm Sidhu](#), directeur général, Abbotsford International Airport, a indiqué que le modèle d'entreprise de son aéroport avait été conçu en fonction des commentaires des compagnies aériennes partenaires afin de le rendre plus concurrentiel que les alternatives américaines et d'enrayer la perte de clients au profit de l'aéroport voisin de Bellingham, dans l'État de Washington.

[M. Hutton](#) a dit au Comité qu'il pourrait y avoir plusieurs raisons expliquant pourquoi les gens traversent la frontière pour se rendre dans les aéroports américains, mais que pour des raisons de protection de la vie privée, le ministère des Transports n'effectue pas de suivi à ce sujet. [M<sup>me</sup> Fisher](#) a reconnu que le Bureau de la concurrence s'est penché sur la question dans le contexte d'examen de la concurrence récents. Selon elle, les éléments de preuve recueillis indiquent « qu'il devrait y avoir un écart de prix important avant qu'un passager ne prenne le temps et n'engage des frais de transport supplémentaires pour se rendre à un aéroport transfrontalier ». En fait, d'autres témoins

ont affirmé que cette importante différence de prix existe et qu'elle est attribuable aux taxes et aux droits comparativement plus élevés exigés par les aéroports canadiens<sup>11</sup>.

## LE RÔLE DES AÉROPORTS

M. Ebrahimi a décrit les effets économiques multiplicateurs du transport aérien, expliquant que « [p]our chaque dollar investi dans ce secteur, il y en a deux, trois ou quatre qui reviennent dans l'économie », puisque les aéroports sont souvent des plaques tournantes qui génèrent des activités économiques et attirent les entreprises. Comme l'explique le Conseil des aéroports du Canada (CAC) dans son mémoire, les exploitants d'aéroports sont des sociétés sans capital-actions. Ainsi, en l'absence d'actionnaires à payer, les aéroports réinvestissent les surplus financiers dans l'infrastructure, au bénéfice des usagers. Dans le cadre du modèle de l'utilisateur-payeur, les aéroports sont responsables de leurs propres coûts d'exploitation et d'investissement et doivent donc assurer le fonctionnement, l'entretien et la croissance de leurs services sans que cela n'ait d'incidence sur les contribuables. En outre, 21 des 26 administrations aéroportuaires privées du Canada redonnent de l'argent aux contribuables par l'intermédiaire du loyer qu'elles doivent verser au gouvernement fédéral.

Le CAC explique aussi que les revenus des aéroports viennent de trois sources :

- 1) Les revenus aéronautiques, comme les frais d'atterrissage et les frais de terminal qui sont imposés aux transporteurs aériens et locataires de l'aviation générale.
- 2) Les revenus non aéronautiques qui sont générés par des activités commerciales ou le développement immobilier sur le terrain de l'aéroport (hôtels, magasins, restaurants, stationnement, etc.).
- 3) Les frais d'amélioration aéroportuaire imposés sur les billets d'avion, qui sont utilisés exclusivement pour des programmes de gestion des immobilisations dont les voyageurs et les autres usagers de l'aéroport pourront bénéficier.

Bien que les sources de revenus aéronautiques et non aéronautiques soient généralement suffisantes pour soutenir les activités des aéroports, ces derniers comptent généralement sur les revenus des frais d'amélioration aéroportuaire pour financer les grands projets d'infrastructure visant à demeurer concurrentiels sur le marché.

---

11      TRAN, *Témoignages* : Roy; Gibbons; Rheault.



M. Sidhu a dit des aéroports qu'ils sont des moteurs économiques, au même titre que les autoroutes, et il a ajouté ceci : « Si vous ne pouvez pas transporter quelque chose, vous ne pouvez pas le vendre. » Il a aussi décrit les efforts déployés par l'aéroport d'Abbotsford pour collaborer avec les compagnies aériennes à très faible coût afin de développer son modèle d'affaires et de favoriser la croissance de l'aéroport et des compagnies aériennes.

De façon générale, M. Moore considère que les aéroports canadiens « sont bien gérés », mais il a recommandé une réduction des frais et a affirmé que « le gouvernement doit prendre la responsabilité que prennent la plupart des gouvernements dans le monde pour financer l'industrie et, en particulier, les aéroports ».

M. Ebrahimi estime aussi que les investissements dans les infrastructures aéroportuaires sont insuffisants. Il a d'ailleurs donné l'exemple des subventions de 40 à 50 milliards de dollars accordées aux aéroports par le gouvernement des États-Unis au début de la pandémie de la COVID-19, qu'il a comparé aux 500 millions de dollars que le gouvernement du Canada a versés aux aéroports du pays alors que leurs revenus avaient diminué de 95 %. Il a aussi exprimé des préoccupations quant au modèle actuel de gouvernance des aéroports, selon lequel « tout le monde fait un peu ce qu'il veut ».

M. Gradek a fait écho à ces préoccupations en évoquant le manque de surveillance ainsi que les décisions prises par les autorités aéroportuaires qui ne tiennent pas compte des besoins de l'ensemble du système de transport aérien qui emprunte l'aéroport<sup>12</sup>.

M. Lawford a affirmé que les structures de partenariat public-privé des grands aéroports « ne semblent pas être à la hauteur des infrastructures et de la construction nécessaires pour l'augmentation du trafic aérien dont nous avons besoin au Canada ».

MM. Roy et Ebrahimi ont recommandé au gouvernement de revoir le modèle actuel de gouvernance des aéroports ainsi que son propre modèle d'intervention pour gérer l'augmentation des frais d'amélioration aéroportuaire et la nécessité d'apporter des améliorations substantielles à l'infrastructure.

## Loyer des aéroports

Comme MM. Liebman et Ebrahimi l'ont affirmé devant le Comité, les plus grands aéroports du Canada paient au gouvernement fédéral un loyer représentant 12 % de leurs revenus. M. Hutton a expliqué que ce loyer « tient compte du fait qu'un aéroport

---

12      TRAN, *Témoignages* : Gradek.

est exploité sur des terres fédérales, qu'il s'agit d'un bien fédéral, de sorte que l'utilisation de cet actif rapporte au gouvernement ».

Cependant, plusieurs autres témoins ont exprimé une insatisfaction quant au fait que les recettes fédérales générées par les loyers aéroportuaires ne sont pas nécessairement réinvesties dans le secteur de l'aviation. [M. Morrison](#) estime que ces recettes s'élèvent à 400 millions de dollars par année. Il a expliqué qu'il « s'agit essentiellement d'une subvention de 400 millions de dollars que les passagers paient au gouvernement fédéral, qui n'offre aucun rendement sur l'investissement puisque aucune partie de ces fonds n'est réinvestie dans le système ». Dans son [mémoire](#), le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) a indiqué qu'en 2022-2023, les aéroports ont payé plus de 419 millions de dollars en loyer, ce qui représente une hausse de 42 % par rapport aux loyers payés il y a dix ans. Le CNLA a ajouté que seule une « une infime partie » de ces sommes sont réinvesties dans l'infrastructure aéroportuaire, notamment au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Le PAIA fournit des investissements de 32 millions de dollars par année, ce qui représente environ 9 % des loyers perçus.

Quelques témoins ont expressément recommandé que les loyers des aéroports soient réinvestis dans les infrastructures aéroportuaires<sup>13</sup>. [M. Gibbons](#) a aussi fait référence à l'une des recommandations formulées par le Comité dans son rapport de 2023 intitulé [\*Améliorer le fonctionnement efficace et abordable des aéroports du Canada\*](#) :

Que le gouvernement du Canada envisage de réinvestir tous les loyers perçus auprès des aéroports dans des projets d'infrastructure aéroportuaire par l'entremise des programmes fédéraux comme le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), le Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA), et le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC); et de soutenir les aéroports dans les petites collectivités grâce à une extension de l'Initiative de transport aérien régional; et d'aider les petites compagnies aériennes à absorber les coûts associés aux modifications réglementaires.

## Créneaux d'utilisation des portes d'embarquement

En ce qui concerne les obstacles à l'entrée sur le marché, certains témoins ont abordé la question de l'accès aux créneaux d'utilisation des portes d'embarquement dans les aéroports et se sont demandé si ces derniers étaient distribués de manière à ce que les nouveaux arrivants puissent en bénéficier. [M. Lawford](#) a expliqué que le système dans sa forme actuelle est un enjeu de négociation entre les aéroports et les transporteurs, bien que l'approche de type « vous utilisez le créneau ou vous le perdez » permette aux

---

13 TRAN, *Témoignages* : [Morrison](#); [Ebrahimi](#); [Rheault](#).



transporteurs établis de conserver les créneaux qu'ils avaient déjà. [Myka Kollmann](#), stagiaire en droit, Centre pour la défense de l'intérêt public, a recommandé que des créneaux d'utilisation des portes d'embarquement soient réservés aux nouveaux arrivants ([M. Lawford](#) a proposé qu'on leur accorde chaque année 10 % des créneaux d'utilisation des portes d'embarquement). Les transporteurs établis pourraient utiliser les créneaux qui n'ont pas été réclamés par ces nouveaux joueurs.

En réponse à une question sur la possibilité d'imposer un seuil pour ces créneaux, en particulier pour Air Canada à l'aéroport Montréal-Trudeau, [M. Roy](#) a dit ne pas être d'accord avec l'idée. Il a dit croire qu'il était logique pour Air Canada, en tant que principal transporteur au pays, d'utiliser un grand nombre de créneaux. Il a toutefois ajouté qu'en raison de la forte concurrence à l'aéroport Montréal-Trudeau, les choses pourraient changer. Il a ajouté qu'Air Transat avait déjà utilisé davantage de créneaux qu'Air Canada. [M. Ebrahimi](#) a abondé dans le même sens, affirmant que « [l']idée d'affaiblir la compagnie nationale n'aide pas forcément à favoriser l'émergence d'autres compagnies », surtout si les problèmes relatifs aux systèmes de taxes et à l'infrastructure ne sont pas réglés. Il a plutôt recommandé la création d'une stratégie nationale sur les compagnies aériennes qui englobe tous ces aspects afin d'accroître la concurrence. Il a cependant indiqué qu'une telle stratégie pourrait inclure des mesures visant à réserver des créneaux pour les petites entreprises.

[M. Jones](#) a également convenu que les créneaux horaires devraient être répartis de manière plus générale, mais a indiqué que, selon lui, le problème du contrôle des créneaux horaires par les acteurs existants est essentiellement limité à l'aéroport international Toronto-Pearson. [M. Liebman](#) a fait remarquer que la construction prévue à Montréal-Trudeau et à Toronto-Pearson nécessitera une coopération importante avec les aéroports afin de garantir un accès continu aux portes d'embarquement et aux créneaux horaires dans les années à venir.

[M. Hutton](#) a confirmé que, bien que les aéroports soient responsables de l'attribution des créneaux horaires, ils sont tenus de garantir suffisamment d'espace pour les nouveaux arrivants sur le marché. Le [mémoire](#) du CAC explique en détail le « processus hautement réglementé » de l'accès aux créneaux, qui est régi par les Worldwide Airport Standards Slot Guidelines (WASG). Ces lignes directrices ont été développées conjointement par l'Association du transport aérien international, le Conseil international des aéroports et le Worldwide Airport Coordinators Group. En bref, ces lignes directrices établissent trois degrés de contrôle des créneaux pour les aéroports en fonction des différents types d'infrastructure aéroportuaire.

Le CAC a indiqué que les aéroports du niveau 1 sont ceux où la demande ne risque pas de dépasser la capacité de l'infrastructure. Les aéroports de niveau 2, comme l'aéroport international Montréal-Trudeau, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, peuvent devoir composer avec de la congestion pendant certaines périodes, mais celle-ci peut généralement être résolue en apportant des ajustements aux horaires en collaboration avec les transporteurs. Seuls les aéroports de niveau 3 nécessitent l'attribution de créneaux à toutes les compagnies aériennes et à tous les autres exploitants d'aéronefs. Ce travail est effectué par un coordonnateur conformément aux WASG, en fonction des contraintes d'infrastructure propres à chaque aéroport. Un transporteur aérien conserve le droit « historique » de réutiliser un créneau pour la saison équivalente suivante s'il l'a utilisé 80 % du temps. Les créneaux utilisés sont classés dans un répertoire à réaffecter, et 50 % de ceux-ci sont offerts aux nouveaux transporteurs aériens. L'aéroport Toronto-Pearson, l'aéroport Billy Bishop de Toronto et l'aéroport international de Vancouver sont les seuls aéroports de niveau 3 au Canada.

## L'écosystème de l'aviation

Comme l'ont fait remarquer quelques témoins, la nature intégrée de l'écosystème de l'aviation exige une approche globale et une collaboration entre les lignes aériennes, les aéroports ainsi que les fournisseurs de services tels que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et NAV CANADA<sup>14</sup>. [M. Sidhu](#) a déclaré que « [l]es tarifs bas ont leurs limites » et qu'ils doivent être associés à des prix plus abordables à l'échelle de l'écosystème, ce qui comprend les hôtels et les services de transport terrestre.

[M. Lukács](#) a indiqué qu'une plus grande transparence concernant les données des compagnies aériennes permettrait de faire des calculs et des prévisions économiques plus précises tant au sein de l'industrie que pour l'ensemble des ordres de gouvernement. Il, ainsi que d'autres témoins, a cité l'Europe et les États-Unis à titre d'exemples de systèmes d'échange de données dont les dossiers accessibles au public sur le nombre de passagers et le volume de fret permettent d'élaborer des politiques fondées sur des faits, sans divulguer les questions de concurrence entre les compagnies aériennes<sup>15</sup>. D'après [M. Hutton](#), Transport Canada déploie présentement des efforts pour faciliter l'échange de données entre les intervenants de l'industrie.

[MM. Morrison](#) et [Gradek](#) ont affirmé que les compagnies aériennes et les aéroports sont aussi des composantes essentielles de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

[M. Gradek](#) a donc souligné l'importance de mettre en place des processus efficaces

---

14 TRAN, *Témoignages* : [Gradek](#); [Howard Liebman](#), vice-président, Relations gouvernementales, Air Transat.

15 TRAN, *Témoignages* : [Gábor Lukács](#), président, Droits des voyageurs; [Gradek](#); [Prentice](#).



auxquels les industries peuvent adhérer afin de mesurer adéquatement l'efficacité de la gestion du réseau de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Il a aussi parlé du potentiel de l'harmonisation de nos pratiques avec celles des États-Unis de façon à établir une stratégie nord-américaine intégrée pour traiter les problèmes de chaîne d'approvisionnement bien connus de toutes les parties.

Toutefois, M. Prentice a déclaré qu'à son avis, il n'existe pas de lien entre les problèmes de la chaîne d'approvisionnement et la concurrence dans le secteur aérien compte tenu du grand nombre de transporteurs de fret spécialisés.

## DÉFIS

### Concentration du marché

Selon M. Prentice, une forte proportion de coûts fixes favorise la concentration de l'industrie et fait en sorte qu'il est plus difficile pour les nouveaux arrivants de se tailler une place. Certains de ces coûts peuvent être semi-variables, comme la location d'avions et la sous-traitance de services comme la manutention des bagages. Il estime que le carburant constitue le coût variable le plus important. Il a aussi énuméré les coûts d'entrée comme la mise en place d'un système de réservation, les contrats de travail, la location d'espaces aéroportuaires et les opérations de maintenance. Les grandes compagnies aériennes, de leur côté réalisent des économies d'échelle et de taille en ce qui concerne les coûts d'exploitation tels que les hangars, la maintenance et les frais généraux.

M<sup>me</sup> Kollmann a recommandé que le gouvernement offre davantage de soutien aux nouveaux joueurs en établissant une « banque de prêt de 10 aéronefs de différentes tailles appartenant au gouvernement, loués au prix coûtant, disponibles uniquement pour les concurrents et à des conditions telles que desservir certains itinéraires à certaines fréquences et avec des barrières de sortie ».

### Fusions

M. Ebrahimi s'est dit préoccupé d'une tendance à l'approbation de fusions de compagnies aériennes en dépit de la reconnaissance d'un manque de concurrence, comme l'ont montré l'acquisition récente de Sunwing par WestJet et l'achat proposé d'Air Transat par Air Canada. À son avis, ces fusions intensifieront la concentration dans le secteur du transport aérien.

M<sup>me</sup> Fisher a expliqué au Comité que, dans le cas des fusions proposées de compagnies aériennes, le rôle du Bureau de la concurrence consiste à « fournir des conseils » au

ministre des Transports. En fait, c'est le ministre qui demande l'intervention du Bureau en lançant un examen de l'intérêt public. Le Bureau détermine alors les enjeux de concurrence que pourrait soulever la fusion proposée et produit un rapport à l'intention du ministre. Il n'approuve ni ne rejette les propositions de fusion – cette responsabilité incombe au ministre. [M<sup>me</sup> Fisher](#) a indiqué que les examens des fusions portent uniquement sur le cas à l'étude; ce ne sont pas des enquêtes sur la situation de la concurrence dans l'ensemble du secteur.

[Bradley Callaghan](#), sous-commissaire délégué, Direction de la politique, de la planification et de la promotion, Bureau de la concurrence Canada, a ajouté que, dans les dossiers de ce type, le Bureau met particulièrement l'accent sur la question de la concurrence, alors que le ministre prend en considération « un ensemble plus vaste de facteurs ». Selon [M. Lawford](#), il était « décourageant » d'entendre que le ministre se concentrerait sur d'autres considérations alors même que le Bureau de la concurrence dit craindre pour la concurrence.

[M<sup>me</sup> Fisher](#) a confirmé que jamais de fusion n'avait été bloquée au Canada. [Elle](#) a expliqué que, lorsqu'il détecte un problème de concurrence dans un projet de fusion, le Bureau suit un processus bien établi afin de négocier une résolution avec les parties. L'accord de résolution est alors enregistré auprès du Tribunal de la concurrence, un processus qu'elle a jugé « très efficace ».

[M. Lawford](#) a affirmé que cette situation, où aucune proposition de fusion n'a jamais été bloquée par le ministre des Transports, a entraîné une concentration du marché. [Il](#) a ajouté, pour mettre les choses en contexte, que des propositions de fusion « sont bloquées assez régulièrement » aux États-Unis. [M<sup>me</sup> Kollmann](#) a recommandé que les responsabilités soient inversées dans les cas de proposition de fusion de compagnies aériennes : le ministre des Transports devrait fournir des conseils au Bureau de la concurrence ou au Tribunal de la concurrence, à qui reviendrait la décision finale. [M. Lawford](#) a aussi dit que cette décision pourrait toujours être portée en appel à la Cour d'appel fédérale.

## Comportements anticoncurrentiels

[M. Jones](#) a dit que « [o]ui, absolument, nous avons constaté des comportements anticoncurrentiels sur le marché », et que les petits transporteurs sont vus comme une menace pour les grands transporteurs. Il a mentionné à ce sujet la compagnie Swoop, un transporteur à bas prix appartenant à WestJet qui a opéré entre 2018 et 2023, afin d'illustrer le risque que présentent les gros transporteurs pour les nouveaux acteurs de petite taille : « Le transporteur Swoop n'a pas été créé pour promouvoir la concurrence.



Swoop était une arme conçue pour mettre fin à la concurrence. » Il a donné l'exemple d'un vol de Comox à Edmonton créé par Flair : « Swoop nous a immédiatement suivis un mois plus tard, à la même heure et aux mêmes jours de la semaine. Quand nous nous sommes retirés, Swoop s'est retiré. » [M. Jones](#) a ajouté que Flair n'avait reçu aucun soutien de l'État pour empêcher les comportements prédateurs ou y répondre.

En réponse au témoignage de M. Jones, [M. Callaghan](#) a confirmé que le Bureau de la concurrence avait mené des enquêtes approfondies sur les prix d'éviction. Il a indiqué que le dossier avait été abandonné en 2023, mais qu'il avait été étudié « avec beaucoup de sérieux ». À propos des longs délais et des exigences documentaires complexes auxquels font face les compagnies aériennes qui souhaitent faire part de leurs préoccupations au Bureau, [il](#) a dit avoir bon espoir que les modifications apportées récemment à la *Loi sur la concurrence*, y compris certaines qui étaient alors toujours à l'étude au Parlement, aideraient le Bureau à répondre plus rapidement aux préoccupations. [M. Lawford](#) a affiché le même optimisme.

Dans une réponse écrite au Comité, le Bureau de la concurrence a confirmé que les modifications en question étaient prévues par les projets de loi C-56<sup>16</sup> et C-59<sup>17</sup>, qui ont depuis reçu la sanction royale.

Pour sa part, toutefois, [M. Prentice](#) a dit craindre que la collusion tacite entre les grands acteurs de l'industrie, suivant laquelle les transporteurs réagissent les uns aux autres dans le but de se partager le marché et de maximiser leurs profits, pourrait continuer de jouer un rôle en dépit des règlements appliqués contre les comportements anticoncurrentiels. Dans son [mémoire](#), la Chambre de commerce du Grand Saskatoon a mentionné les changements de liaisons opérés par Air Canada et WestJet en 2022 comme un exemple possible de ce phénomène. Elle a affirmé essentiellement que chacun des deux grands transporteurs s'est retiré des « liaisons régionales traditionnelles » de l'autre, ce qui a accru la division est-ouest entre leurs services. La Chambre a soutenu que l'une de ces liaisons, entre Saskatoon et Calgary, « a toujours été rentable depuis plus de 30 ans » et qu'elle faisait encore l'objet d'une « demande forte et croissante ». Elle a fait valoir que, même si l'abandon des services ne découlait pas d'une entente (expresse ou tacite) entre grands transporteurs, il équivalait quand même à un abus de position dominante.

---

16 [Projet de loi C-56, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise et la Loi sur la concurrence](#), 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, L.C. 2023, ch. 31.

17 [Loi portant exécution de certaines dispositions de l'énoncé économique de l'automne déposé au Parlement le 21 novembre 2023 et de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 mars 2023](#), 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, L.C. 2024, ch. 15.

M. Callaghan a expliqué que les modifications à la *Loi sur la concurrence* ont également simplifié le cadre du Bureau relatif à l'abus de position dominante, qui repose sur trois critères : « premièrement, que l'entreprise occupe une position dominante, autrement dit que c'est une grande entreprise; deuxièmement, qu'elle a des comportements ou qu'elle se livre à une pratique d'agissements anticoncurrentiels; et troisièmement, qu'elle a des effets sur la concurrence ». Auparavant, il fallait que les trois critères soient satisfaits pour que le Bureau demande une ordonnance d'interdiction pour mettre fin aux agissements observés. Selon le nouveau cadre, cependant, le Bureau peut intervenir si le premier critère (l'emprise sur le marché) et un seul des deux autres critères sont satisfaits. Cela dit, lorsque les trois critères sont remplis, un plus large éventail de mesures correctives peut être envisagé. M. Lawford a dit espérer que les modifications améliorent la capacité du Bureau pour réagir à ce qu'il a appelé les « stratégies défensives prévisibles » des grandes compagnies aériennes, comme l'adaptation des itinéraires et les prix d'éviction.

M. Callaghan a cependant estimé que les prix d'éviction constituent « un enjeu particulier ». En effet, le Bureau veut éviter que toute intervention de sa part prive les consommateurs de l'avantage des bas prix. M. Callaghan a précisé que le problème des prix d'éviction se pose lorsqu'une « entreprise baisse ses prix à court terme, en deçà des coûts de l'entreprise dominante, pour ensuite les augmenter à long terme, une fois qu'elle aura réussi à exclure ou à discipliner son concurrent ».

M<sup>me</sup> Kollmann a indiqué que « des règles d'abus de position dominante devraient être appliquées pour la concordance des itinéraires et la réduction des prix, et des planchers de prix devraient être fixés et être assortis de conditions d'entrée et de sortie ». À l'inverse, M. Jones s'est dit contre l'idée de réglementer le prix plancher, qui fixerait un prix minimum des billets afin d'éviter une course vers le bas entre un transporteur établi et une nouvelle compagnie. Il a exprimé sa préférence pour la concurrence au lieu de la réglementation des prix, laquelle, selon lui, risque de favoriser l'inefficacité. Il a préconisé un mécanisme servant à surveiller les comportements prédateurs et, surtout, à intervenir rapidement pour y mettre fin, plutôt que de maintenir le processus actuel de plainte, qu'il juge trop lent.

## Règlements

### *Le Règlement sur la protection des passagers aériens*

Les représentants de certaines compagnies aériennes ont parlé du fardeau supplémentaire imposé aux transporteurs par le *Règlement sur la protection des passagers* (RPPA). M. Gibbons a recommandé que soit suspendue l'élaboration de



politiques découlant du RPPA. Il a estimé que les propositions n'aident pas à faire baisser les prix ni à stimuler la concurrence, que les politiques sont appliquées de manière incohérente, et qu'il faut régler l'arriéré des plaintes déposées à l'Office des transports du Canada avant de procéder à de nouveaux changements. Selon lui, il faudrait donner au système actuel la chance de fonctionner tel qu'il est. [M. Morrison](#) s'est dit d'avis que les changements proposés au RPPA entraîneraient une hausse des prix et mettraient en péril la connectivité régionale.

Ces deux témoins ont évoqué les préoccupations exprimées par divers intervenants, y compris plusieurs gouvernements provinciaux, sur la question<sup>18</sup>. [M. Morrison](#) a toutefois précisé que le CNLA ne s'oppose pas de manière générale au RPPA; il estime plutôt que les modifications proposées « ne sont pas aussi équilibrées qu'elles devraient l'être ». Dans son [mémoire](#), Airlines for America (A4A) a maintenu que les exigences du RPPA surpassent déjà celles appliquées ailleurs et que les modifications proposées auraient pour résultat de « désavantager davantage, sur le plan de la concurrence, les petits aéroports canadiens ».

Pour sa part, [M. Lukács](#) a rejeté l'idée selon laquelle la protection des passagers est nécessairement mauvaise pour la concurrence. C'est plutôt le contraire qui est vrai, selon lui : des mesures de protection des passagers bien appliquées favorisent l'innovation et stimulent la concurrence pour que « les règles du jeu soient les mêmes pour tous ». Il a attiré l'attention sur l'Europe, où, comme il a déjà été mentionné, les prix des billets sont beaucoup plus bas et la concurrence est plus forte qu'au Canada, même si, à son avis, l'Europe offre « la meilleure protection des passagers ».

[M. Lukács](#) s'est aussi exprimé concernant des préoccupations soulevées dans une lettre des premiers ministres provinciaux, dont ont parlé M. Gibbons et M. Morrison. Selon lui, ces préoccupations ne touchent pas les nouvelles modifications proposées, mais des aspects du RPPA qui s'appliquent depuis 2019 déjà.

## Règles sur la propriété étrangère

Comme [M. Callaghan](#) l'a expliqué, le Bureau de la concurrence a désigné les règles sur la propriété étrangère comme des barrières à l'entrée dans son mémoire concernant l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* en 2015. [M. Jones](#) a d'ailleurs crédité l'assouplissement subséquent de ces règles, en 2018, pour l'existence de Flair Airlines.

---

18      TRAN, *Témoignages* : [Gibbons](#); [Morrison](#).

M. Moore a dit craindre que les règles actuelles sur la propriété, en vertu desquelles 49 % d'une compagnie aérienne canadienne peuvent appartenir à des intérêts étrangers, à condition qu'une seule entité étrangère n'en détienne pas plus que 24 %, rendent les transporteurs canadiens moins attrayants pour les investisseurs. Il a fait la déclaration suivante : « Je ne suis pas sûr qu'il y ait beaucoup de riches Canadiens qui veuillent se débarrasser de leur richesse en acquérant une compagnie aérienne. En revanche, il y a beaucoup de riches étrangers qui verraient des perspectives intéressantes au Canada si les règles étaient modifiées. » Pour cette raison, M. Moore a recommandé de maintenir la limite globale de 49 %, mais de permettre à une entité étrangère d'être propriétaire de cette part entière de 49 %. M. Liebman s'est dit en faveur de cette recommandation, qui reflète mieux, selon lui, les réalités des grandes alliances mondiales entre lignes aériennes.

M. Roy, par contre, a jugé qu'il n'était pas nécessaire de modifier les limites actuelles à la propriété étrangère. À son avis, une telle mesure pourrait avoir des conséquences sur les accords bilatéraux du Canada. Il a ajouté qu'« [i]l y a assez de gens riches au Canada qui peuvent investir dans les compagnies aériennes ».

## Cabotage

M. Lukács a recommandé « d'accorder à certaines compagnies aériennes étrangères dignes de confiance le droit d'exploiter des vols au Canada » afin d'accroître la concurrence dans le marché intérieur du transport aérien. La prestation du service aérien à l'intérieur du pays par une compagnie étrangère est désignée par le terme de cabotage.

M. Lawford a indiqué que les règles actuelles contre le cabotage aident à maintenir le contrôle canadien sur le marché intérieur. Il a estimé que leur assouplissement ne toucherait que les grands trajets et qu'il n'y aurait pas d'impact sur les petits trajets, qui risqueraient donc d'avoir besoin de plus de soutien gouvernemental. Il a jugé nécessaire de tenir une étude détaillée de l'impact potentiel de cette mesure avant de modifier les règles sur le cabotage ou la propriété étrangère.

## Taxes et frais

Comme il a été mentionné précédemment, plusieurs témoins ont exprimé l'avis, au cours de l'étude, que les taxes et les frais ajoutés au prix des billets d'avion sont comparativement très élevés au Canada. M. Morrison a même affirmé qu'ils étaient « parmi les plus élevés au monde » et a indiqué qu'ils sont souvent fixés sans consultation et sans transparence dans le raisonnement. M. Rheault a également souligné que la question des frais et des taxes appliqués dans le secteur canadien du transport aérien a fait l'objet de nombreux rapports au fil des ans, y compris un rapport



de 2012 du Comité sénatorial permanent des transports et des communications<sup>19</sup>, le rapport d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>20</sup> et le rapport de 2023 de l'Institut économique de Montréal<sup>21</sup>. [M. Gibbons](#) a cité ce dernier : « Ottawa préfère voir nos aéroports comme une vache à lait, plutôt que l'infrastructure de transport essentielle qu'ils représentent. »

[M. Moore](#) a aussi dit que ces taxes et frais doivent être réduits considérablement pour que les transporteurs à bas prix puissent tirer leur épingle du jeu au Canada. [M. Ebrahimi](#) a abondé dans le même sens et a remarqué que les taxes et les frais élevés perçus au Canada peuvent faire augmenter le prix de base du billet d'avion de 150 \$ (ou même 160 \$ selon [M. Gibbons](#)), ce qui empêche les transporteurs à bas prix et les petits transporteurs d'être assez compétitifs pour survivre à moyen terme. [M. Jones](#) a convenu que les taxes fédérales représentent une barrière à l'entrée, et a décrit le Canada comme « un endroit très coûteux où faire des affaires ».

Selon [M. Morrison](#), depuis la pandémie de la COVID-19, il y a eu une réduction d'environ 50 % du nombre de transporteurs américains qui desservent des aéroports secondaires ou de petits aéroports canadiens. À son avis, cela s'explique en grande partie par le coût élevé du système de frais au Canada, une opinion partagée par A4A dans son [mémoire](#) au Comité. Selon A4A, le Canada n'est plus le plus grand marché de transport aérien international pour les États-Unis, ce qu'il était avant la pandémie. L'organisation croit que c'est partiellement en raison des « coûts et [de] la réglementation en vigueur au Canada », y compris des frais tels que les frais d'amélioration aéroportuaire, les frais de sécurité et les redevances pour la navigation aérienne, qui sont « nettement supérieurs à ceux en vigueur aux États-Unis ».

[M. Gibbons](#) a recommandé que l'engagement en faveur de la transparence annoncé dans le budget de 2024 soit élargi pour que les billets d'avion montrent les frais de tiers obligatoires, lesquels, d'après lui, « contribuent réellement à l'augmentation du prix des billets ». [Il](#) a expliqué que ces frais et taxes, qui peuvent sembler modestes individuellement, ont un effet cumulatif important. Il a fait valoir qu'une réduction des frais et des taxes aurait un effet positif sur la capacité des transporteurs d'offrir plus de liaisons et des prix plus compétitifs et stimulerait la concurrence au Canada.

---

19 Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, [L'avenir des déplacements aériens au Canada : Poste de péage ou bougie d'allumage? Rapport sur la croissance future et la compétitivité internationale des aéroports du Canada](#), juin 2012.

20 Transport Canada, [Parcours : brancher le système de transport du Canada au reste du monde](#), 2015.

21 Institut économique de Montréal, [Du plomb dans l'aile : les frais qui minent la compétitivité du secteur aérien](#), décembre 2023.

MM. Rheault et Morrison ont aussi recommandé un examen de l'ensemble des taxes et des frais. M. Gradek a cependant indiqué que, si les taxes et les frais étaient réduits ou éliminés, rien n'empêcherait les compagnies aériennes d'en profiter pour augmenter le prix des billets. Dans un tel cas, les consommateurs continueraient de payer le même montant au total, tandis que les transporteurs augmenteraient leurs revenus. En réponse, M. Rheault a affirmé que la concurrence tirerait les prix à la baisse, puisque le fait de stimuler le marché créerait plus de volume et permettrait aux transporteurs d'offrir plus de capacité à des tarifs abordables.

Comme l'a souligné M. Hutton, le gouvernement du Canada s'est engagé, dans le budget de 2024, à s'assurer que les frais additionnels, notamment ceux facturés sur les billets d'avion, soient indiqués de façon transparente. Ces frais comprendraient tous ceux facturés par le transporteur (par exemple, pour la sélection des sièges, les repas et les bagages supplémentaires), mais il appartiendrait au transporteur de déterminer quels autres frais (comme ceux imposés par le gouvernement ou les fournisseurs de services) il déciderait d'afficher sur le billet.

M. Hutton a observé que les compagnies aériennes se font facturer divers frais qu'elles font ensuite payer aux consommateurs. Ces frais sont facturés soit au niveau de l'aéroport, soit par l'entremise d'une entité comme NAV CANADA, afin d'assurer le bon soutien des services. Ils peuvent changer en fonction de la liaison assurée par un transporteur local, national ou international, et comprendre :

- les frais d'amélioration aéroportuaire;
- les frais de NAV CANADA;
- le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien.

Tout en précisant qu'il était difficile de généraliser les frais et que tout dépendait de la liaison en question, M. Hutton a affirmé que, malgré ces frais additionnels, « le gros du prix du billet représente le coût réel du service pour la compagnie aérienne ».

## **Le coût réel du billet**

Comme M. Gradek l'a expliqué au Comité, avant la déréglementation des services de transport de passagers dans les années 1990, Transports Canada ou l'Office des transports du Canada devait valider toute hausse des tarifs proposée par un transporteur. Il y avait une relation directe entre ces tarifs et le coût au transporteur de transporter des passagers sur la ligne. Depuis cette époque, c'est le marché qui détermine les prix, et pour cette raison, des prix plus élevés sont nécessairement



observés dans les marchés non concurrentiels. M. Gradek a avancé que l'évolution du marché ces dernières décennies a brouillé le lien entre les tarifs et les coûts.

M. Hutton a décrit l'approche axée sur le marché comme l'« une des principales caractéristiques des services aériens au Canada, et l'un des principaux objectifs de la *Loi sur les transports au Canada* ». Il a fait remarquer que le tarif d'un billet varie en fonction de nombreux facteurs, dont les suivants :

- le coût d'exploitation des services aériens;
- le nombre de passagers sur un vol;
- le coût d'exploitation de l'aéronef;
- le prix du carburant; et
- les coûts relatifs au pilote, à l'équipage, à l'entretien, etc.

M. Rheault a aussi nommé différents facteurs que les compagnies aériennes utilisent pour déterminer le prix du billet :

- les conditions du marché;
- l'inventaire disponible;
- l'offre et la demande dans les marchés respectifs; et
- le type d'avion utilisé entre les villes concernées.

Selon M. Gibbons, les transporteurs canadiens veillent généralement à maintenir des prix stables et constants « malgré les hausses de coûts partout ». Pour sa part, M. Jones a décrit le « modèle Flair », qui consiste à maintenir les coûts aussi bas que possible et à en faire profiter les consommateurs sous forme de tarifs plus bas. Il a expliqué que sa compagnie y parvenait en gérant une entreprise efficace et en offrant des choix aux consommateurs pour les services facturés.

M. Gradek a défini le terme « frais indésirables » comme s'appliquant de manière générale aux « frais qui s'ajoutent au tarif de base que vous payez à une compagnie aérienne pour voyager ». Ils concernent par exemple la sélection des sièges, les bagages à main ou les bagages enregistrés. M. Gradek a dit que ces frais ne sont ni nouveaux ni négligeables; ils peuvent constituer une part importante des revenus d'un transporteur à

bas prix. En fait, il a indiqué s'attendre à ce que ce type de frais continue de se multiplier, car « [l]es frais indésirables sont une partie importante du chiffre d'affaires ».

Par ailleurs, [M. Callaghan](#) a fait savoir que « l'indication de prix partiels » renvoie à une tactique selon laquelle le prix initial d'un produit indiqué au consommateur est plus tard gonflé par une série de frais additionnels, jusqu'à parvenir à un montant qui dépasse ce que le consommateur aurait jugé abordable au départ. M. Callaghan a souligné que les règles sur l'indication de prix partiels ne visent pas seulement les compagnies aériennes, mais qu'elles ont été établies pour que les consommateurs ne soient pas induits en erreur et qu'ils connaissent le montant total du prix du produit final.

### Redevances pour la navigation aérienne

Dans le [mémoire](#) qu'elle a présenté au Comité, NAV CANADA a indiqué que sa structure de redevances est énoncée dans la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. Ces redevances doivent être fixées de manière transparente et en consultation avec les clients. De plus, les revenus perçus grâce à ces redevances ne peuvent être tels qu'ils dépassent les obligations financières courantes et futures de NAV CANADA associées à la fourniture de services (selon des projections raisonnables et prudentes).

NAV CANADA a aussi indiqué que sa hausse la plus récente des redevances était nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de la dette accumulée pendant la pandémie. Même si les voyages de passagers ont chuté de 80 % durant la pandémie, NAV CANADA a dû maintenir l'entièreté de ses services. Étant donné que ses services ne peuvent pas être facilement adaptés aux différents niveaux de circulation, et que ses redevances sont facturées aux exploitants d'aéronefs, l'organisation a enregistré un manque à gagner important.

NAV CANADA a néanmoins observé que ses redevances actuelles restent inférieures à la taxe sur le transport aérien qui était payée par les voyageurs avant la privatisation. En outre, l'organisation a entrepris une réduction globale des tarifs en date du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et elle estime que ses redevances sont maintenant de plus de 50 % inférieures à la variation cumulative de l'indice des prix à la consommation depuis la création du modèle de l'utilisateur-payeur.

En réponse à des questions sur la faisabilité de l'intégration de NAV CANADA dans le système de financement du ministère des Transports comme moyen de réduire les frais aéroportuaires, [M. Gradek](#) a dit que c'était possible, mais il a ajouté une mise en garde. Il a indiqué que NAV CANADA avait eu un comportement « exemplaire » relativement à son profil d'investissement et à son autogestion, et qu'elle était considérée comme l'un



des fournisseurs de services de navigation aérienne les mieux gérés au monde. Il a ajouté que, aux États-Unis, le sous-financement des services de navigation aérienne se fait sentir et que leur structure de gouvernance devra probablement changer.

### Frais de sécurité

M. Hutton a expliqué que les frais de sécurité aident à compenser les coûts relatifs aux services de sécurité, comme l'ACSTA. Comme les représentants d'Air Canada et de WestJet l'ont rappelé au Comité, ces frais ont augmenté récemment de près de 30 %<sup>22</sup>.

M. Rheault a dit que cette hausse équivalait à des frais de sécurité de 34 \$ CAN pour un vol international, tandis qu'ils s'élèveraient tout au plus à 5,60 \$ US aux États-Unis (soit environ 7,66 \$ CAN au moment de sa comparution devant le Comité).

M. Gibbons a estimé qu'il était difficile de savoir exactement comment l'argent provenant de ces frais est utilisé par rapport au budget alloué à l'ACSTA. Il a recommandé plus de transparence à cet égard, compte tenu particulièrement du fait que ce sont les consommateurs qui paient ces frais.

### Frais d'amélioration aéroportuaire

M. Hutton a dit au Comité que les frais d'amélioration aéroportuaire sont facturés au niveau local en fonction d'une formule établie par le gouvernement fédéral. Il a ajouté que ces frais aident à améliorer les infrastructures qui revêtent généralement une grande importance pour assurer la correspondance intermodale avec les services aériens, comme les projets de réduction de la congestion routière et d'amélioration des services de transport en commun à destination des aéroports.

M. Jones a maintenu que les frais d'amélioration aéroportuaire sont inhabituels, car ils exigent que les consommateurs paient pour obtenir un avantage potentiel futur : « Vous n'achèteriez pas une voiture aujourd'hui en payant un supplément à General Motors pour le développement potentiel futur. » À son avis, même si certains aéroports ont choisi d'eux-mêmes de réduire les coûts liés à ces frais afin d'attirer de petits transporteurs, le système n'incite pas la prise de mesures en ce sens.

---

22 TRAN, Témoignages : Rheault; Gibbons.

## La taxe sur le carbone

En réponse à une question sur le système fédéral de tarification de la pollution causée par le carbone<sup>23</sup> dans le domaine du transport aérien, [M. Gibbons](#) a dit que le système s'appliquait seulement aux déplacements intraprovinciaux, et non aux déplacements interprovinciaux.

## LE MODÈLE D'UTILISATEUR-PAYEUR

Selon [M. Hutton](#), l'établissement du système actuel, dans lequel l'utilisateur paie le coût de l'exploitation du système de transport aérien, résulte d'une décision politique délibérée. Comme [il](#) l'a expliqué, l'intention consistait à s'assurer que « les contribuables en général n'aient pas à assumer les coûts d'exploitation de notre système aérien ». Le Canada n'est d'ailleurs pas le seul à suivre ce modèle, d'après [M. Hutton](#), qui a signalé que le système américain repose aussi sur le principe de l'utilisateur-payeur.

Plusieurs témoins ont cependant exprimé divers degrés de réserves, de craintes ou d'opposition relativement au système actuel. [M. Gradek](#), par exemple, s'est dit d'avis que, même s'il a bien fonctionné à l'époque de sa conception, dans les années 1990 et au début des années 2000, « le modèle de l'utilisateur-payeur ne fonctionne plus ». Étant donné que le transport aérien est perçu de plus en plus comme un secteur essentiel et qu'il n'existe pas de moyen de transport de rechange viable, M. Gradek a fait valoir que les services aériens, y compris les infrastructures aéroportuaires, sont vus dans le monde entier comme « un poids économique qui doit être assumé par les pays eux-mêmes ».

Dans le même ordre d'idées, [M. Morrison](#) a dressé un parallèle entre le transport aérien et le système d'éducation, en ayant un impact général positif pour tous les Canadiens, et non seulement pour ceux qui prennent l'avion. Pour sa part, [M. Gibbons](#) s'est penché sur l'incongruité apparente, pour le gouvernement fédéral, de subventionner massivement le transport ferroviaire de passagers, qui ne se déploie pas dans un grand nombre des régions du pays desservies par le transport aérien. Il a recommandé qu'un examen des frais serve à faire la comparaison avec le traitement accordé à d'autres moyens de transport.

De l'avis de [M. Ebrahimi](#), le principe de l'utilisateur-payeur fait en sorte que les gens plus fortunés ont le droit de voyager en avion pendant que les autres « doivent rester chez

---

23 Depuis ces témoignages, [à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025](#), la tarification du carbone pour les consommateurs a été éliminée, quoique la tarification du carbone industriel demeure en vigueur.



eux ». [Il](#) a ajouté que sa principale réserve à propos du système actuel est que l'argent ramassé grâce au système de l'utilisateur-payeur au Canada n'est pas réinvesti dans le secteur du transport aérien : « Si on taxait les compagnies aériennes et les passagers pour essayer d'avoir des infrastructures adéquates, à la rigueur, je pourrais dire que c'est pour une bonne cause. Ce n'est même pas le cas. »

En fait, d'après [M. Rheault](#), le système actuel ne repose pas sur le modèle de l'utilisateur-payeur, car les revenus tirés de l'industrie (y compris les loyers aéroportuaires et la taxe d'accise sur le carburéacteur) ne sont pas réinvestis. À l'inverse, aux États-Unis, un fonds en fiducie destiné au secteur du transport aérien permet de réinvestir dans les infrastructures. M. Rheault a estimé que les avantages que le transport aérien apporte au public justifient le soutien du gouvernement à l'industrie.

[M. Roy](#) a précisé qu'il n'était pas contre le principe de l'utilisateur-payeur : « Le transport aérien est un mode de transport très coûteux. C'est normal que les usagers paient. » Il a toutefois souligné la distinction entre les voyages d'agrément et les voyages que les gens qui vivent en région n'ont pas le choix de faire. [M. Ebrahimi](#) a abondé dans le même sens, indiquant que le modèle « n'est pas juste pour payer les gens qui vont se faire bronzer sur la plage », que le transport aérien est en effet un « secteur structurant » qui génère de l'activité économique.

[M. Morrison](#) a aussi tenu à préciser que le CNLA n'était pas opposé au modèle de l'utilisateur-payeur. En outre, [il](#) a affirmé que son organisation ne demandait pas de subventions pour le secteur aérien. Il a plutôt recommandé un « rééquilibrage du système de l'utilisateur-payeur ».

Par ailleurs, les représentants d'Air Canada et de WestJet ont déclaré fermement que « [p]ersonne ne dit » que les contribuables canadiens devraient subventionner le secteur du transport aérien<sup>24</sup>.

## Subventions pour les liaisons régionales

Il a toutefois été question, tout au long de l'étude, de subventions destinées aux liaisons régionales. Des témoins ont parlé d'un programme du gouvernement du Québec qui permet de profiter de tarifs réduits sur les liaisons régionales<sup>25</sup>. Grâce à des incitatifs

---

24 TRAN, *Témoignages* : [Gibbons](#); [Rheault](#).

25 Depuis que cette étude a eu lieu, le gouvernement du Québec a modifié son [programme d'appui aux vols régionaux](#). Les témoignages entendus ne reflètent pas nécessairement le programme nouvellement modifié.

offerts par le gouvernement provincial, les transporteurs pouvaient fixer le prix du billet à 500 \$, ce qui donnait aux passagers le choix du transporteur et assurait des prix abordables<sup>26</sup>.

À propos de ce programme, [M. Gibbons](#) a indiqué que la question des frais élevés devrait être réglée avant toute discussion concernant les subventions publiques. [M. Ebrahimi](#) a, lui aussi, exprimé l'opinion que le programme provincial n'avait pas résolu le problème sous-jacent, c'est-à-dire la demande insuffisante. Le programme ne constituait donc pas une solution à long terme. En réponse à une question sur le sujet, [il](#) a dit que le programme n'avait « pas vraiment » eu d'incidence sur la qualité du service.

[M. Hutton](#) a indiqué que, selon Transports Canada, le programme du Québec promet d'être « riche d'enseignements ». Il a ajouté qu'il existe diverses pistes de solution à cet égard, par exemple, subventionner une liaison pour en garantir la pérennité.

[M. Lawford](#) a convenu qu'il y a de nombreuses solutions possibles, tout en observant que, de manière générale, le manque de services dans le Nord et dans les régions rurales et éloignées du Canada est « quelque peu honteux » et « freine l'industrie et la vie sociale et économique des gens ». [Il](#) a exprimé l'avis suivant :

[J]e crois qu'il serait approprié d'offrir une aide directe des contribuables au secteur du transport aérien. Tous les Canadiens en bénéficieraient. Que vous preniez l'avion ou non, cela n'a pas d'importance. Il se peut que votre médecin le prenne ou que votre nourriture soit acheminée par avion. Il y a toutes sortes d'autres avantages économiques à disposer de liaisons aériennes à travers le pays.

Selon [M. Gradek](#), tout programme qui subventionne les liaisons vers les régions éloignées et les voyages en avion nécessaires devrait donner la priorité absolue aux communautés du Nord qui dépendent du transport aérien. Il a dit que les gouvernements provinciaux devraient mieux connaître les besoins des régions et des collectivités concernées et être responsables des infrastructures existantes. Il leur incomberait donc d'assurer le premier niveau de soutien. M. Gradek a néanmoins ajouté que le gouvernement fédéral doit aussi fournir « un filet de sécurité correspondant » relativement au financement.

Certains témoins ont dit qu'il serait bon de tirer parti des expériences d'autres pays en ce qui concerne la connectivité aérienne régionale. [M. Roy](#), par exemple, a mentionné les États-Unis et l'Europe. [M. Moore](#) a fait référence au Maroc, où le gouvernement a contribué à la création d'un centre touristique au moyen d'investissements dans les infrastructures, avant d'encourager l'établissement d'un grand nombre de vols dans la

---

26 TRAN, *Témoignages* : [Rheault](#).



région. Selon lui, ce modèle pourrait aussi servir à la création d'un centre industriel, plutôt qu'un centre touristique.

M. Ebrahimi a décrit un modèle semblable utilisé par des pays scandinaves et fondé sur l'idée que le transport aérien peut être un moteur du développement régional. Il a fait remarquer que les aéroports régionaux québécois sont dépourvus d'infrastructures touristiques, comme des agences de location d'automobiles et des hôtels. Or, au Danemark, les autorités ont créé de la demande en encourageant le développement économique autour des aéroports régionaux, tandis qu'en Norvège, les aéroports régionaux – même ceux situés dans les régions très éloignées du Nord – sont des centres de développement des zones industrielles, avec la participation des acteurs locaux. Les entreprises sont invitées à s'établir près de l'aéroport, ce qui a pour effet de stimuler l'activité aéroportuaire et l'économie, et donc, de créer de la demande. Une fois que la demande a été créée, l'activité économique régionale devient pérenne, selon M. Ebrahimi.

M. Gradek a convenu que les pays scandinaves peuvent être la source d'enseignements en ce qui a trait au transport aérien régional subventionné, mais il a fait valoir que le Canada a une expérience assez grande de la prestation de services aériens dans le Nord pour qu'une solution canadienne soit envisageable : « Nous manquons simplement de volonté, de direction ou de force morale – à défaut d'un meilleur terme – pour faire bouger les choses. »

M. Jones a laissé entendre qu'une subvention sur les recettes sur laquelle les compagnies aériennes pourraient soumissionner faisait partie des nombreuses approches possibles : « C'est une subvention très transparente, et les compagnies aériennes ayant le meilleur rendement pourront le mieux en tirer parti. »

M. Lukács a proposé que les subventions visent des liaisons et des aéroports en particulier, sans égard pour la compagnie aérienne qui exploite les liaisons en question, afin de stimuler la concurrence pour des liaisons qui ne sont pas rentables à l'heure actuelle. Le choix de ces liaisons et aéroports devrait reposer sur des données réelles et une analyse économique pour que chaque subvention ait un effet positif net sur les recettes fiscales et qu'elle produise un avantage maximal pour les contribuables, tout en ciblant les catégories de tarifs les plus bas afin de favoriser les bas tarifs. Cela dit, il a précisé que le fait de « subventionner le transport aérien sans ouvrir notre marché intérieur reviendrait à jeter de l'argent par les fenêtres. Les subventions ciblées doivent aller de pair avec la réduction du déficit de concurrence du Canada en permettant à des compagnies aériennes étrangères choisies et dignes de confiance de transporter des passagers au Canada. »

M. Lukács a ajouté que son système de subventions proposé, qui est axé sur la liaison et est neutre à l'égard du transporteur, serait préférable, « à condition qu'aucun transporteur ne se livre à une concurrence déloyale ou à des pratiques anticoncurrentielles ».



## ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

### 44<sup>e</sup> législature – 1<sup>re</sup> session

| Organismes et individus                                                                                                             | Date       | Réunion |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------|
| <b>À titre personnel</b>                                                                                                            | 2024/04/30 | 111     |
| John Gradek, chargé de cours et coordonnateur de programme, Leadership en aviation, École d'éducation permanente, Université McGill |            |         |
| Karl Moore, professeur agrégé, Université McGill                                                                                    |            |         |
| Jacques Roy, professeur titulaire, HEC Montréal                                                                                     |            |         |
| <b>Université du Québec à Montréal, Observatoire international de l'aéronautique et de l'aviation Civile</b>                        | 2024/04/30 | 111     |
| Mehran Ebrahimi, directeur et professeur                                                                                            |            |         |
| <b>Abbotsford International Airport</b>                                                                                             | 2024/05/02 | 112     |
| Parm Sidhu, directeur général                                                                                                       |            |         |
| <b>Air Canada</b>                                                                                                                   | 2024/05/02 | 112     |
| David Rheault, vice-président, Relations avec les gouvernements et les collectivités                                                |            |         |
| <b>Air Transat</b>                                                                                                                  | 2024/05/02 | 112     |
| Howard Liebman, vice-président, Relations gouvernementales                                                                          |            |         |
| <b>Conseil national des lignes aériennes du Canada</b>                                                                              | 2024/05/02 | 112     |
| Jeff Morrison, président et chef de la direction                                                                                    |            |         |
| <b>Flair Airlines Ltd.</b>                                                                                                          | 2024/05/02 | 112     |
| Stephen Jones, président et chef de la direction                                                                                    |            |         |
| <b>WestJet Airlines Ltd.</b>                                                                                                        | 2024/05/02 | 112     |
| Andrew Gibbons, vice-président, Affaires extérieures                                                                                |            |         |

| <b>Organismes et individus</b>                                                                                                                                                                                      | <b>Date</b> | <b>Réunion</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------|
| <b>Abbotsford International Airport</b><br>Parm Sidhu, directeur général                                                                                                                                            | 2024/05/07  | 113            |
| <b>Conseil national des lignes aériennes du Canada</b><br>Jeff Morrison, président et chef de la direction                                                                                                          | 2024/05/07  | 113            |
| <b>Droits des voyageurs</b><br>Gábor Lukács, président                                                                                                                                                              | 2024/05/07  | 113            |
| <b>Ministère des Transports</b><br>Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué, Politiques<br>Jennifer Little, directrice générale, Politique aérienne                                                              | 2024/05/07  | 113            |
| <b>À titre personnel</b><br>Barry Prentice, professeur, Transport Institute, Université du Manitoba                                                                                                                 | 2024/05/09  | 114            |
| <b>Bureau de la concurrence Canada</b><br>Bradley Callaghan, sous-commissaire délégué, Direction de la politique, de la planification et de la promotion<br>Melissa Fisher, sous-commissaire, Direction des fusions | 2024/05/09  | 114            |
| <b>Centre pour la défense de l'intérêt public</b><br>Myka Kollmann, stagiaire en droit<br>John Lawford, directeur exécutif et avocat général                                                                        | 2024/05/09  | 114            |

## ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES

---

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

### **44<sup>e</sup> législature – 1<sup>re</sup> session**

**Airlines for America**

**Conseil des aéroports du Canada**

**Conseil national des lignes aériennes du Canada**

**Greater Saskatoon Chamber of Commerce**

**NAV CANADA**



# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunion n° 7) de la 45<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session et (réunions n<sup>os</sup> 111, 112, 113 et 114) de la 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,  
Peter Schiefke



**Rapport complémentaire du Bloc Québécois au rapport intitulé :  
« L'État de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada »**

**Déposé par le député Xavier Barsalou-Duval au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) le 26 septembre 2025**

Par la présente, le député du Bloc Québécois, Xavier Barsalou-Duval entend déposer un rapport complémentaire au rapport du Comité permanent TRAN adopté le 23 septembre 2025. Le Bloc Québécois est partiellement en accord avec ce rapport, estimant toutefois que les recommandations finales ne répondent pas de manière adéquate et directe au défi majeur que représente la concentration du marché aérien.

Le Bloc Québécois appuie les demandes formulées par plusieurs témoins visant à réviser le pouvoir absolu du ministre des Transports d'approuver ou de refuser une fusion entre compagnies aériennes. Plusieurs d'entre eux ont exprimé leur inquiétude concernant « l'approbation de fusions en dépit de la reconnaissance d'un manque de concurrence », comme l'a souligné M. Ebrahimi. Actuellement, le ministre peut solliciter un examen du Bureau de la concurrence, qui évalue l'intérêt public. Toutefois, c'est au ministre qu'il revient de trancher à partir du rapport produit.

Nous comprenons les réserves politiques liées à un éventuel transfert complet de ce pouvoir décisionnel du ministre vers le Bureau de la concurrence, d'autant que ce dernier, bien qu'indépendant, relève du ministère de la Justice, et que ce sont in fine les gouvernements élus qui restent responsables devant la population. Nous admettons aussi que le ministre prend en compte « un ensemble plus large de facteurs » et que l'intérêt public peut justifier la considération de critères variés. D'autre part, le principe démocratique implique également que des élus peuvent parfois effectuer des choix discutables.

Cependant, malgré l'absence de solutions définitives, nous nous interrogeons sur la possibilité d'instaurer des balises plus strictes encadrant le pouvoir discrétionnaire du ministre dans l'approbation des fusions. Ce questionnement s'appuie notamment sur un point récurrent soulevé par plusieurs témoins : la concentration du marché, incarnée par le duopole Air Canada-WestJet, qui souligne la difficulté pour les plus petits compétiteurs, particulièrement dans les aéroports régionaux et éloignés, d'entrer dans l'écosystème de l'aviation et de durer.

Dans un contexte où de nouvelles compagnies trouvent difficilement leur place sur le marché intérieur, ce droit exclusif du ministre de décider des fusions apparaît constituer un obstacle au respect des droits des voyageurs. Des mesures raisonnables et judicieuses doivent être envisagées pour renforcer la concurrence aérienne au Canada, incluant sur les circonstances qui prévalent lors des fusions de compagnies aériennes.

