

# **L'arrivée des transporteurs à faibles coûts : la réaction des transporteurs existants en terme de capacité aérienne au Canada<sup>1</sup>**

Sylvain Ouellet, Division des transports  
Statistique Canada, Ottawa ON K1A 0T6<sup>i</sup>

## **1. Introduction**

L'industrie de l'aviation canadienne a subi de nombreux changements et chocs externes dans la dernière décennie. L'industrie de l'aviation canadienne a réagi à ces événements en adaptant son service face à ce nouvel environnement. La capacité aérienne en nombre de vols et de sièges a évolué durant ces années. Il a été possible d'observer dans les dix dernières années un accroissement dans le nombre de vols au Canada ainsi qu'une baisse dans le nombre de sièges estimés offerts. L'arrivée des transporteurs à faibles coûts au sein des marchés intérieurs a souvent été mentionnée comme étant un événement important ayant eu un impact sur le service aérien au Canada. Les transporteurs existants font donc face à une nouvelle compétition sur certains marchés spécifiques. La présente analyse cherchera donc à répondre à la question suivante : comment les transporteurs existants ont-ils réagi à l'arrivée des transporteurs à faibles coûts en terme de capacité aérienne au Canada ?

## **2. Sources de données**

Les données utilisées dans le présent document sont basées sur l'enquête des Statistiques relatives aux mouvements des aéronefs (SRMA). Ces données mensuelles sont recueillies auprès des unités

---

<sup>1</sup> Notez qu'il s'agit d'une version réduite d'une étude plus élaborée.

de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle et aux stations d'information de vol de NAV CANADA. La recherche est axée sur les mouvements itinérants civils commerciaux.

Parmi tous les mouvements itinérants civils commerciaux déclarés par les tours de contrôle et les stations d'information de vol canadiennes, cette recherche a retenu les vols de départ intérieurs des transporteurs canadiens de niveaux I, II et III dont l'aéroport de décollage était différent de l'aéroport de destination. Veuillez noter que les renseignements sur l'aéroport de départ ou de destination ne figuraient pas dans environ 2 % de l'ensemble des enregistrements sur les mouvements des aéronefs. Ces enregistrements ont été exclus de l'étude.<sup>2</sup>

## **2.1. Les critères de données et définitions**

La capacité en nombre de sièges estimés est calculée comme la combinaison du nombre de vols intérieurs de départ offerts par les transporteurs canadiens de niveaux I, II et III et du nombre de sièges estimés disponibles. Les données sur le nombre de vols sont tirées directement de la base de données de l'enquête SRMA. Le nombre de sièges estimés disponibles est établi à partir des renseignements sur le type d'aéronef tirés des dossiers sur les mouvements des aéronefs. Le type d'aéronef est comparé à un fichier paramétrique accessible au Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada pour obtenir le nombre de sièges estimés disponibles. Pour chaque type d'aéronef, la configuration permettant le nombre maximum de sièges est habituellement indiquée dans le fichier paramétrique. Par conséquent, la présente étude se fonde sur une estimation maximale de la capacité en nombre de sièges estimés.

Afin de déterminer et définir les deux groupes de transporteurs dans l'étude, nous avons considéré les transporteurs à faibles coûts suivants : WestJet, CanJet et JetsGo. La définition de ce qu'est un

---

<sup>2</sup> L'identification des transporteurs est indiquée dans la source dans plus de 99% des enregistrements, sauf pour la période de janvier à mai 1999. Nous avons estimé les données sur l'identification des transporteurs pour cette période.

transporteur à faibles coûts peut varier d'une personne à l'autre. Cependant, plusieurs auteurs ou rapports ont fait référence à ces trois transporteurs comme étant les principaux transporteurs à faibles coûts au Canada dans les dix dernières années<sup>3</sup>. Nous avons délibérément exclu Zip du groupe des transporteurs à faibles coûts puisque celui-ci est en fait une filiale mise en place par Air Canada. Il nous semble difficile d'établir clairement que Zip possédait une structure indépendante à faibles coûts comparable aux trois autres.<sup>4</sup> Les transporteurs existants sont tous les autres transporteurs canadiens de niveaux I, II et III. Dans cette étude nous les appellerons indifféremment transporteurs existants ou en service.

Dans notre analyse, nous utilisons le terme de paires de villes ou de segments afin de déterminer les marchés sur lesquels les différents transporteurs aériens évoluent. Les mouvements d'aéronefs étant déclarés en fonction d'un aéroport de décollage avec un aéroport de destination, il est alors possible de déterminer des paires d'aéroports qui seront nos paires de villes ou segments et qui représenteront nos marchés dans cette étude. Par exemple un départ entre l'aéroport Dorval-Trudeau de Montréal vers l'aéroport de Québec (Jean Lesage) sera considéré comme étant un vol sur ce segment ou paire de villes.

### **3. L'évolution de la capacité aérienne au Canada**

Une analyse des statistiques sur les mouvements et le calcul de la capacité en nombre de sièges estimés a permis de constater dans le

---

Comme exemple de document :

« Rapport annuel des transports au Canada 2004 », Transport Canada.

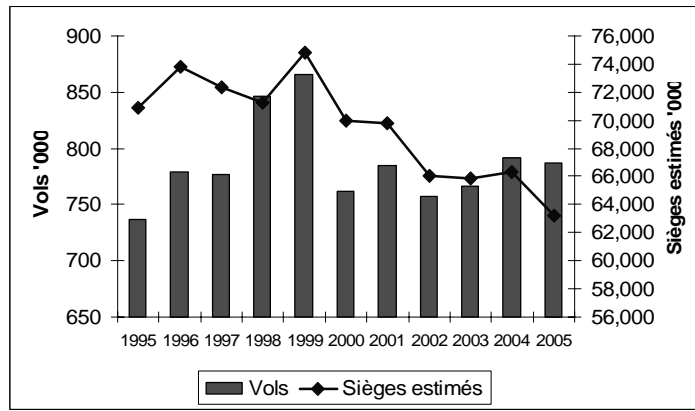
« The current State of Transportation in Canada : Road, Rail, Water and Air », Allison Padova, Economics Division, The Parliamentary Information and Research Service of the Library of Parliament, 28 septembre 2005.

« Canadian Carriers' Share of Domestic Seat Capacity », Eugene Chu, Intervistas Market Intelligence Report, Avril 2004.

<sup>4</sup> Afin de tester l'influence de Zip sur nos résultats, nous avons refait notre analyse en l'excluant du groupe des autres transporteurs en service. Aucune différence significative n'a été remarquée dans les résultats de l'étude.

graphique 1, qu'entre 1995 et 2005, le nombre de vols intérieurs a augmenté tandis que le nombre de sièges estimés a diminué.

**Graphique 1**  
**Comparaison entre le nombre total de vols et le nombre total de sièges estimés offerts**



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

### 3.1. Évolution de la capacité aérienne des transporteurs à faibles coûts et des transporteurs existants

Entre 1996 et 2005<sup>5</sup>, le graphique 2 montre que le nombre de sièges estimés offerts par les transporteurs existants a continuellement diminué. Le nombre de sièges estimés a diminué de 39 % entre 1996 et 2005. Chez les transporteurs à faibles coûts, nous constatons une situation inversée, soit une augmentation plutôt importante du nombre de sièges estimés.

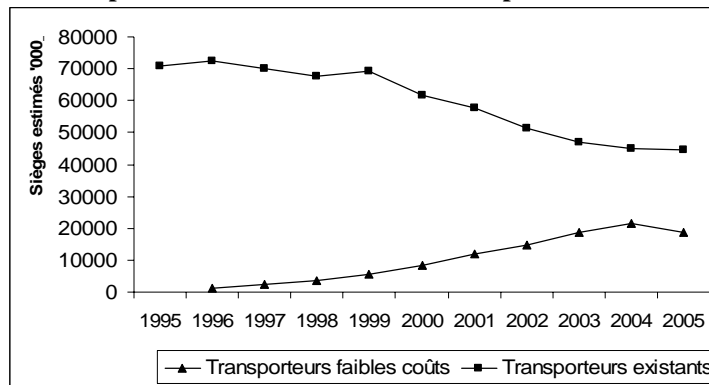
Comme en témoigne le graphique 3, le nombre de vols effectués par les transporteurs existants a diminué de 11 % entre 1996 et 2005.

<sup>5</sup> La comparaison s'effectue ici entre les années 1996 et 2005 car la première année de compétition entre les transporteurs à faibles coûts et les transporteurs existants est 1996.

Pour les transporteurs à faibles coûts, nous voyons plutôt une augmentation constante sur la même période.

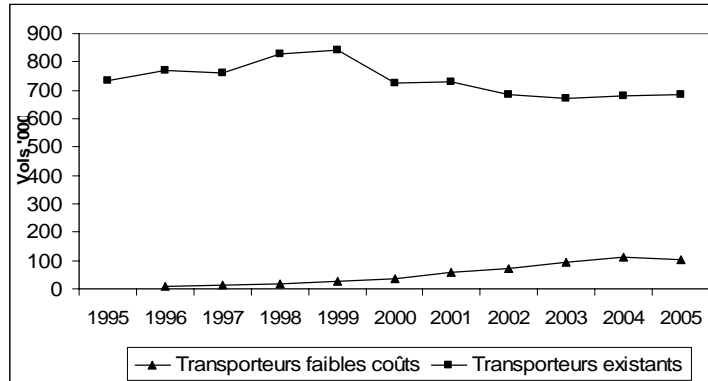
En comparant ces observations avec celles du graphique 1, nous remarquons que la diminution générale du nombre de sièges estimés de 1996 à 2005 est grandement attribuable à la forte diminution du nombre de sièges estimés des transporteurs existants. Cependant, l'augmentation du nombre de vols des transporteurs à faibles coûts est en grande partie responsable de l'augmentation générale du nombre de vols.

**Graphique 2**  
**Comparaison entre le nombre de sièges estimés offerts par les transporteurs à faibles coûts et les transporteurs existants**



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

**Graphique 3**  
**Comparaison entre le nombre de vols effectués par les**  
**transporteurs à faibles coûts et les transporteurs existants**



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

Bien que la croissance en nombre de sièges et de vols des transporteurs à faibles coûts ait été remarquable entre 1996 et 2005, la croissance dans le nombre de paires de villes desservies par ces transporteurs l'a été tout autant, celui-ci étant passé de 51 à 258 au cours de cette période. Cependant, en 2005, ce nombre était relativement peu élevé comparativement à un total de 5 348 paires de villes desservies par les transporteurs existants<sup>6</sup>.

#### 4. Critères de sélection

##### 4.1. Paires de villes « compétitives »

Suite à la présentation de l'évolution de la capacité aérienne des transporteurs à faibles coûts et des transporteurs existants de 1995 à 2005, il est maintenant intéressant d'exposer comment les transporteurs existants ont répondu à l'arrivée des transporteurs à faibles coûts en terme de capacité aérienne pendant ces années.

<sup>6</sup> Dans ce cas, une paire de villes pour être considérée devait avoir au moins un vol dans l'année de référence.

Pour établir les segments de vols « compétitifs », certains critères ont été appliqués. Ainsi, comment établir le moment où une paire de villes devient « compétitive » lorsqu'un transporteur à faibles coûts décide de s'y implanter ? Cette étude n'a pas la prétention d'établir le niveau de vols officiel nécessaire sur un segment pour le considérer compétitif. Cependant, afin de faire ressortir les comparaisons entre les marchés où les transporteurs à faibles coûts se sont installés et ceux pour lesquels ils sont absents, nous avons établi des limites logiques. Pour un segment de vols donné, les transporteurs existants devaient avoir effectué un minimum de 50 vols dans l'année civile antérieure et/ou de 50 vols dans l'année civile suivant l'arrivée d'un transporteur à faibles coûts. Ceci correspond donc à une moyenne hebdomadaire par année civile d'un vol avant et/ou après l'arrivée de ce transporteur, sinon il est difficile de considérer intuitivement une compétition.

Pour les transporteurs à faibles coûts, ceux-ci devaient entrer sur le segment de vols avec au moins 26 vols par année civile et maintenir un minimum de 26 vols pour la deuxième année civile sur un marché. Pour l'arrivée des transporteurs à faibles coûts sur un marché, il est à noter que ceux-ci peuvent s'établir à tout moment pendant une année civile. Afin d'identifier l'année civile où le transporteur s'est implanté de façon sérieuse et pour considérer les années où un transporteur s'est établi plus tard dans une année, nous avons fixé comme critère qu'il devait s'implanter avec au moins un vol par semaine pour une demi année (un vol par deux semaines pour une année civile complète) et poursuivre avec au minimum le même nombre de vols l'année civile suivante. Par exemple, considérons la paire de villes fictive X-Y. Si le transporteur à faibles coûts s'installe sur cette paire de villes en juillet 1999 avec un vol hebdomadaire en moyenne jusqu'à la fin de l'année et qu'il continue au même rythme l'année suivante, il est logique de penser que ce transporteur s'est implanté de façon sérieuse sur le segment en 1999 et c'est pourquoi nous le considérons comme valide (segment « compétitif ») pour cette période.

Il a été possible d'identifier 117 segments de vols « compétitifs » échelonnés entre 1996 et 2004. Le tableau 1 indique le nombre de paires de villes « compétitives » par période respectant les critères.

<b>Tableau 1 : Nombre de paires de villes « compétitives » par période</b>			
Période	Année de compétition	Nouvelles paires de villes « compétitives »	Cumulatif des paires de villes « compétitives »
1995 - 1997	1996	18	18
1996 - 1998	1997	4	22
1997 - 1999	1998	4	26
1998 - 2000	1999	6	32
1999 - 2001	2000	14	46
2000 - 2002	2001	16	62
2001 - 2003	2002	17	79
2002 - 2004	2003	28	107
2003 - 2005	2004	10	117

Pour chaque entrée d'un transporteur à faibles coûts pour lequel les critères ci-haut sont respectés, nous avons établi pour les transporteurs existants le nombre de vols et le nombre de sièges estimés disponibles pour l'année civile avant l'entrée du transporteur à faibles coûts et pour l'année civile suivante. De cette façon nous pouvons donc établir une variation sur trois ans du nombre de vols et de sièges estimés pour chacune des 117 paires de villes pour lesquelles une compétition avec un transporteur à faibles coûts s'est installée. Nous avons donc utilisé les équations suivantes afin de mesurer la réaction des transporteurs existants face à l'arrivée d'un transporteur à faibles coûts sur les paires de villes en question.

$\varepsilon_i(\text{Vols}) =$

$$1 - \frac{\sum \text{Vols des transporteurs existants (année } (y+1))}{\sum \text{Vols des transporteurs existants (année } (y-1))}$$



$ei(\text{Sièges estimés}) =$

$$1 - \frac{\sum \text{Sièges estimés des transporteurs existants (année } (y+1))}{\sum \text{Sièges estimés des transporteurs existants pour l'année } (y-1)}$$

$y$  étant l'année d'entrée du transporteur à faibles coûts sur une paire de villes.

Les périodes suivantes ont été considérées :

1995-1997, 1996-1998, 1997-1999, 1998-2000, 1999-2001, 2000-2002, 2001-2003, 2002-2004, 2003-2005

#### **4.2. Paires de villes « non compétitives »**

Un autre de nos objectifs est de comparer les paires de villes « compétitives » avec un groupe de paires de villes pour lesquelles il n'y a pas eu de compétition de la part des transporteurs à faibles coûts selon nos critères. Cette analyse nous permet d'observer sur plusieurs années les différences dans la variation en pourcentage du nombre de vols et du nombre de sièges estimés entre le groupe « compétitif » et « non compétitif ».

Les paires de villes « non compétitives » étaient celles qui ne respectaient pas les critères des segments « compétitifs » mentionnés plus haut pour chacune des périodes de trois ans en plus de respecter certains autres critères<sup>78</sup>.

---

<sup>7</sup> Pour chaque période, nous avons par ailleurs exclu les paires de villes dont l'arrivée du transporteur à faibles coûts correspondait aux années 2 et 3 de la période. Par exemple, pour la période 2002-2004, les paires de villes dont l'arrivée du transporteur à faibles coûts était en 2003 et plus sont exclues de celles « non compétitives ». Puisqu'un transporteur existant peut effectivement changer son niveau de service l'année même de l'arrivée du transporteur à faibles coûts sur une paire de villes, nous avons donc exclu ces segments de ceux « non compétitifs » pour les périodes concernées

<sup>8</sup> En plus, nous avons aussi constitué d'autres groupes de référence qui avaient des caractéristiques communes avec les paires de villes « compétitives » de chaque période, par exemple au niveau des mêmes villes de départ. Nous voulions comparer notre groupe de paires de villes « compétitives » avec des groupes qui sont susceptibles de subir les mêmes influences externes venant affecter leurs variations en nombre de

## 5. Comment les transporteurs existants ont-ils réagi à l'arrivée des transporteurs à faibles coûts en terme de capacité aérienne au Canada ?

Le tableau 2 expose, pour chacune des périodes à l'étude, la variation en pourcentage du nombre de vols et de sièges estimés ainsi que de la capacité moyenne des appareils utilisés sur les paires de villes pour les transporteurs en service pour lesquelles une compétition s'est installée avec un transporteur à faibles coûts.

Ces variations permettent d'évaluer la réponse, en terme de capacité, des transporteurs en service suivant l'arrivée d'un transporteur à faibles coûts.

<b>Tableau 2 : Variation en pourcentage du nombre de vols, de sièges estimés et de la capacité moyenne des appareils utilisés sur les paires de villes « compétitives » pour les transporteurs en service</b>			
Période	Vols	Sièges estimés	Capacité moyenne des appareils
%			
1995 -1997	56.6	18.5	-23.1
1996 - 1998	9.2	-26.4	-32.6
1997 -1999	21.6	9.6	-9.9
1998 - 2000	-22.7	-33.4	-13.8
1999 - 2001	-38.7	-14.8	39.1
2000 - 2002	-24.8	-23.3	1.9
2001 - 2003	-13.8	-21.5	-9.0
2002 -2004	1.7	-10.8	-12.4
2003 - 2005	22.6	-16.5	-31.9

Le tableau 3 expose la variation en pourcentage du nombre de vols, de sièges estimés et de la capacité moyenne des appareils utilisés sur les paires de villes pour les transporteurs en service pour lesquelles il n'y avait pas de compétition avec un transporteur à faibles coûts.

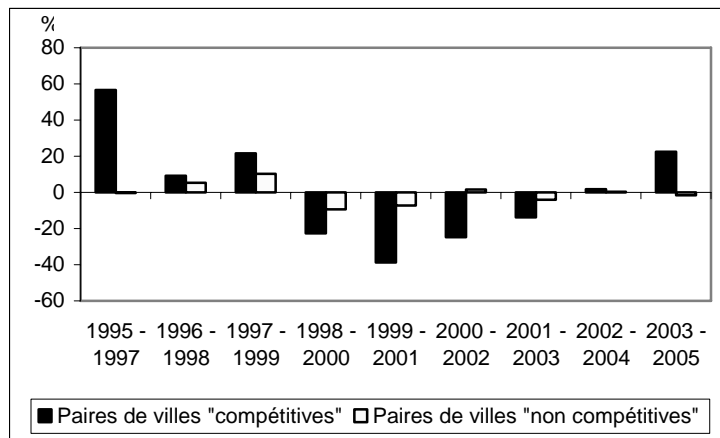
---

vols et de sièges estimés. Par période, les tendances observées vont généralement dans le même sens que notre groupe principal de segments « non compétitifs ».

<b>Tableau 3 : Variation en pourcentage du nombre de vols, de sièges estimés et de la capacité moyenne des appareils utilisés sur les paires de villes « non compétitives » pour les transporteurs en service</b>			
Période	Vols	Sièges estimés	Capacité moyenne des appareils
%			
1995 - 1997	-0.4	-3.9	-3.5
1996 - 1998	5.3	-7.4	-12.1
1997 - 1999	10.3	-1.6	-10.9
1998 - 2000	-9.4	-5.3	4.5
1999 - 2001	-7.3	-12.4	-5.5
2000 - 2002	1.6	-10.4	-11.8
2001 - 2003	-4.0	-9.6	-5.7
2002 - 2004	0.4	-7.2	-7.6
2003 - 2005	-1.7	-7.2	-5.6

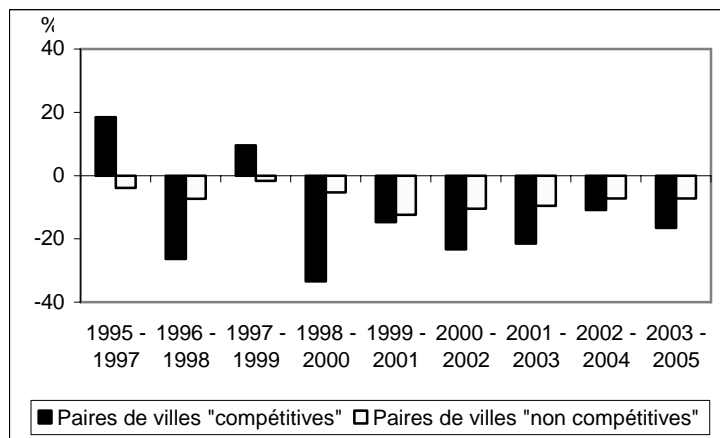
Afin de mieux visualiser la réponse des transporteurs en service sur les segments « compétitifs » en comparaison avec les segments « non compétitifs », les graphiques 3, 4 et 5 présentent la variation en pourcentage du nombre de vols, de sièges estimés et de la capacité moyenne des appareils utilisées sur les paires de villes « compétitives » et « non compétitives » pour les transporteurs en service.

**Graphique 4**  
**Variation en pourcentage du nombre de vols sur les paires de villes « compétitives » et « non compétitives » pour les transporteurs en service**

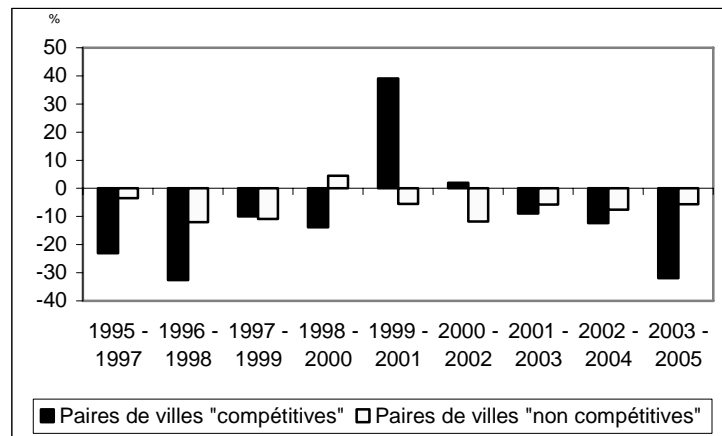


Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

**Graphique 5**  
**Variation en pourcentage du nombre de sièges estimés sur les paires de villes « compétitives » et « non compétitives » pour les transporteurs en service**



**Graphique 6**  
**Variation en pourcentage de la capacité moyenne des appareils**  
**utilisées sur les paires de villes « compétitives » et « non**  
**compétitives » pour les transporteurs en service**



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

Nous pouvons remarquer que les transporteurs en service n'ont pas toujours réagi de la même façon sur les segments « compétitifs » comparativement aux segments « non compétitifs » durant les périodes à l'étude en terme de vols et de sièges estimés. Cependant, certaines tendances peuvent être observées pour des séquences différentes de temps. Pour les trois premières périodes de l'étude, soit celles de la fin des années 90 (périodes 1995-1997 à 1997-1999), nous observons que les transporteurs en services ont réagi en haussant plus fortement en pourcentage leur nombre de vols sur les marchés « compétitifs » que sur les marchés non « compétitifs »<sup>9</sup>. De plus,

<sup>9</sup> La période 1996-1998 est plus particulière. Bien qu'une tendance à la hausse puisse être remarquée pour le nombre de vols, elle est moins évidente. En effet lorsque comparé à un groupe de segments « non compétitifs » ayant les mêmes villes de départ que les segments « compétitifs » de la période, les pourcentages de variation du groupe «non compétitif » étant plus élevés, ceci laisse sous-entendre que le nombre de vols sur les nouvelles paires de villes « compétitives » de cette période n'a pas augmenté aussi fortement que celui sur les segments « non compétitifs » dont la ville de départ est la

pendant cette séquence, les transporteurs en service ont réduit plus fortement en pourcentage, la capacité moyenne de leurs appareils sur les segments « compétitifs » pour la majorité de ces périodes. Les transporteurs en service semblent avoir réagi en tentant de garder leur part de marché en s'assurant d'avoir un nombre important de vols sur les marchés « compétitifs ». Ils ont aussi tenté d'adapter la capacité de leurs appareils leur permettant de soutenir un nombre accru de vols.

Dans une deuxième séquence correspondant au début des années 2000 (périodes 1998-2000 à 2001-2003), nous observons un revirement de situation dans la réponse en nombre de vols des transporteurs en service sur les nouveaux segments « compétitifs ». Ces transporteurs ont systématiquement réduit leur nombre de vols et de sièges estimés sur les segments « compétitifs » et ce de façon plus importante que sur les segments « non compétitifs ». Il semble, pour ces périodes, que la tendance générale à la rationalisation de la part des transporteurs en service a été particulièrement importante sur les segments où une nouvelle compétition avec les transporteurs à faibles coûts s'est installée.

Cette séquence correspond aussi à l'avènement d'autres chocs qui ont influé sur la capacité aérienne des transporteurs en service. On peut notamment citer les événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis et la fusion entre Air Canada et Canadien. Bien que ces événements soient susceptibles d'avoir eu une influence sur la capacité aérienne des transporteurs en service, on peut quand même observer que ceux-ci ont réagi plus fortement à la baisse en terme de vols et de sièges estimés sur les segments « compétitifs » que sur ceux « non compétitifs ». Cependant, on peut remarquer que pour la capacité moyenne des appareils, les variations en pourcentage sont très variables d'une période à l'autre.

Enfin, dans les dernières années de l'étude (périodes 2002-2004 à 2003-2005), les transporteurs en service ont amorcé un redressement, alors qu'ils ont eu tendance à mettre plus de vols en pourcentage sur

---

même que celle des segments « compétitifs ». Il est important de remarquer cependant, que le nombre de nouveaux segments considérés pour cette période n'a été que de 4.

les segments « compétitifs » que sur ceux « non compétitifs ». Les transporteurs en service ont continué leur stratégie de réduction de la capacité moyenne de leurs appareils et ce, de façon plus marquée sur les marchés « compétitifs ».

## **6. Conclusion**

La présente analyse s'intéressait à la question suivante : comment les transporteurs existants ont-ils réagi à l'arrivée des transporteurs à faibles coûts en terme de capacité aérienne au Canada ?

Nous pouvons généralement observer que les transporteurs existants ont réagi différemment sur les segments « compétitifs » au cours des années face aux marchés « non compétitifs ». Dans les premières années où les transporteurs à faibles coûts sont apparus sur le marché canadien, les transporteurs en service ont eu tendance à offrir plus de vols en pourcentage sur les nouveaux marchés « compétitifs » comparativement aux marchés « non compétitifs ». Par la suite, à la fin des années 90, la tendance s'est inversée. Les transporteurs existants ont eu tendance à offrir moins de vols en pourcentage sur les nouveaux marchés « compétitifs ». Depuis 2004, un redressement s'est produit alors que les transporteurs existants ont eu tendance à offrir plus de vols en pourcentage sur les nouveaux marchés « compétitifs » que sur les marchés « non compétitifs ». Il est à remarquer, pour les transporteurs existants la baisse en pourcentage de la capacité moyenne des appareils a été plus forte sur les nouveaux marchés « compétitifs » pour six périodes de l'étude sur neuf. Bien que la réaction des transporteurs en service sur les périodes de l'étude ne soit pas constante en terme de vols notamment, il semble évident que les transporteurs en service n'ont pas généralement tenté d'inonder le marché en terme de sièges estimés l'année après la venue sur un marché d'un transporteur à faibles coûts. Ils ont plutôt réagi en s'efforçant de desservir les marchés « compétitifs » avec des appareils dont la capacité est plus adaptée.

---

<sup>1</sup>Je désire remercier Robert Masse, Gord Baldwin et Lisa Dipietro de Statistique Canada, pour l'aide apportée à cette recherche. J'assume la responsabilité de toutes les erreurs qui pourraient subsister dans le document.