

LE TRANSPORT AÉRIEN AU CANADA

**John Christopher
Joseph P. Dion
Division des sciences et de la technologie**

Révisé le 14 novembre 2002



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Direction de la
recherche parlementaire**

La Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, elle assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.

N.B. Dans ce document, tout changement d'importance fait depuis la dernière publication est indiqué en **caractère gras**.

**THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
DÉFINITION DU SUJET	1
CONTEXTE ET ANALYSE	2
A. De 1979 à 1984	2
B. De 1985 à 1988	3
1. <i>Aller sans entraves</i>	3
2. Les audiences du Comité	4
3. Nouvelle politique canadienne de transport aérien	5
C. De 1989 à 2001	6
1. Regroupement des compagnies de transport aérien	6
2. Privatisation d'Air Canada	7
3. Premières tentatives de fusion	7
4. Négociations avec les États-Unis concernant l'ouverture des espaces aériens	9
5. Participation étrangère	10
6. Loi permettant la fusion d'Air Canada et de Canadien International	10
a. Propositions de restructuration des compagnies aériennes	11
b. Politique cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien	11
c. Étude parlementaire	12
d. Le projet de loi C-26 et la fusion	13
D. La situation actuelle	14
1. Audiences du Comité	15
a. Favoriser la concurrence	15
b. Protéger le public	16
c. Que nous réserve l'avenir?	16
2. L'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien	17
3. Questions liées aux aéroports	18
4. Récents tendances au sein de l'industrie	18
MESURES PARLEMENTAIRES	19
CHRONOLOGIE	20
BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE	23



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

LE TRANSPORT AÉRIEN AU CANADA*

DÉFINITION DU SUJET

Au Canada, la situation du transport aérien intérieur a évolué, passant du monopole d'Air Canada (anciennement appelée Lignes aériennes Trans-Canada) à la déréglementation quasi totale, et ce, pour deux raisons. Premièrement, au milieu des années 1970, les transporteurs aériens ont intensifié leurs pressions sur le gouvernement, réclamant qu'il assouplisse ses contrôles réglementaires et qu'il permette une plus grande concurrence. Deuxièmement, le transport aérien intérieur aux États-Unis a été déréglementé. Depuis la promulgation, le 1^{er} janvier 1988, de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* qui a déréglementé le transport aérien au Canada, ce secteur d'activité a subi des changements radicaux à l'échelle planétaire. Aux États-Unis, des compagnies aériennes ont fait faillite, et le nombre de transporteurs a diminué. En Europe, avec l'avènement de l'union économique, les pays remettent en question la notion traditionnelle de la propriété des compagnies aériennes par les gouvernements nationaux et le manque d'intérêt pour la déréglementation.

Au cours des années 1990, les Lignes aériennes Canadien International se sont établies comme un concurrent d'Air Canada sur le marché canadien. Les deux transporteurs ont regroupé leurs activités sur le marché intérieur et se sont alliés à des groupes internationaux : Air Canada à Star Alliance et Canadien à One World. Malgré tout, ils ont éprouvé des difficultés financières et en 1999 les Lignes aériennes Canadien International étaient au bord de la faillite. Air Canada a finalement fait l'acquisition de Canadien et s'est établie comme le principal transporteur national, mais un transporteur national non réglementé. Depuis, les décideurs et le public se posent plusieurs questions : Est-ce qu'Air Canada est soumise à suffisamment de concurrence sur le marché intérieur?

* La première version de ce bulletin d'actualité a été publiée en janvier 1993. Le document a été périodiquement mis à jour depuis

Est-ce que les voyageurs bénéficient d'une protection adéquate contre les risques d'abus découlant de la situation de quasi-monopole dont jouit Air Canada sur le marché intérieur? Si la concurrence est insuffisante, quelles mesures devrait-on prendre pour créer les conditions favorables à une concurrence adéquate?

CONTEXTE ET ANALYSE

A. De 1979 à 1984

Au cours des années 1970, la réglementation économique du transport aérien a été progressivement assouplie au profit de la concurrence. La *Loi d'Air Canada de 1977* avait pour objet de supprimer à la fois les avantages spéciaux dont le transporteur national avait joui jusque-là et les contraintes particulières qui pesaient sur lui en raison de son rôle d'instrument de la politique du gouvernement fédéral. C'est ainsi, par exemple, que le gouvernement avait attribué à Air Canada un important pourcentage du marché intérieur, tout en lui imposant le « devoir public » de desservir les régions éloignées. Aux termes de la *Loi*, la société Air Canada devait désormais être guidée, « dans le cadre d'une saine gestion commerciale, par la recherche du profit » et être réglementée par la Commission canadienne des transports (CCT) au même titre que les autres transporteurs, alors que son fonctionnement avait jusqu'alors été régi par des accords spéciaux avec le gouvernement.

L'adoption de la *Loi d'Air Canada de 1977* a été suivie de la suppression de diverses restrictions portant sur les services transcontinentaux fournis par l'autre grand transporteur, CP Air. Les deux plus grands transporteurs canadiens offrant des services réguliers pouvaient dès lors se livrer une concurrence égale sur les marchés intérieurs les plus importants.

En 1978, les États-Unis ont déréglementé leurs services de transport aérien, ce qui a eu des conséquences de plus en plus sensibles au Canada au cours des années suivantes, surtout sous la forme du détournement de passagers vers les transporteurs américains, dont les prix étaient plus bas. Les transporteurs canadiens ont fait pression pour obtenir une libéralisation de la réglementation économique de façon à pouvoir livrer une concurrence égale à leurs concurrents américains. Les consommateurs – et les associations qui les représentent – ont aussi réclamé une libéralisation des contrôles réglementaires afin de pouvoir profiter de la concurrence.

Pour leur part, les adversaires de la déréglementation craignaient qu'elle n'entraîne une plus grande concentration du transport aérien, et que les principales compagnies deviennent trop puissantes pour que les autres puissent les concurrencer efficacement. Selon eux, cela allait entraîner à long terme une réduction de la concurrence et une augmentation des prix pour les consommateurs. En outre, certains croyaient que la déréglementation risquait de compromettre la sécurité et que, dans un milieu où la concurrence devait être le principe fondamental, les transporteurs pourraient réduire leurs dépenses dans des domaines comme l'entretien.

Pour toutes ces raisons, la déréglementation du transport aérien a été abordée de façon prudente. En 1982, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a déposé un rapport intitulé *Politique de transport aérien intérieur* dans lequel il a recommandé que la réglementation soit maintenue dans le secteur du transport aérien, mais qu'on permette une intensification de la concurrence. Le 10 mai 1984, le ministre des Transports de l'époque a publié un énoncé de principes qui libéralisait la politique de transport aérien en autorisant les transporteurs jusque-là limités à des régions géographiques précises à offrir des services sur des routes n'importe où au Canada. À la suite de cette évolution, le gouvernement a décidé d'officialiser la déréglementation en légiférant.

B. De 1985 à 1988

1. *Aller sans entraves*

En 1985, les changements apportés depuis 1977 au régime législatif avaient entraîné une déréglementation de fait du transport aérien. Le 15 juillet 1985, le gouvernement a rendu public un exposé de position intitulé *Aller sans entraves : un guide pour la réforme des transports*, qui a amorcé le processus de déréglementation officielle de l'industrie des transports, et notamment du secteur du transport aérien, en proposant d'importantes modifications à la *Loi sur les transports nationaux* adoptée en 1967. Ces changements, qui portaient sur tous les modes de transport, consistaient à accroître la concurrence, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer plus librement les forces du marché afin que les prix soient plus concurrentiels et la gamme de services plus étendue.

Dans le secteur du transport aérien, les auteurs d'*Aller sans entraves* précisaient que l'entrée dans tout service aérien intérieur serait possible pour les transporteurs « prêts, aptes et

disposés » (c.-à-d. les transporteurs canadiens ayant souscrit une assurance en responsabilité civile suffisante et respectant les règlements de sécurité du ministère des Transports). Les transporteurs n'allaient plus être tenus d'établir que leur service était nécessaire « pour la commodité et la nécessité publiques ».

2. Les audiences du Comité

Le 17 octobre 1985, pour connaître les réactions à ces nouvelles propositions, le gouvernement a renvoyé *Aller sans entraves* au Comité permanent des transports de la Chambre des communes. Après avoir entendu de nombreux témoignages, le Comité a présenté son rapport à la Chambre des communes le 18 décembre 1985.

Le Comité a souscrit aux recommandations des auteurs d'*Aller sans entraves* : poursuivre la déréglementation du transport aérien. Toutefois, au cours des audiences, des réserves avaient été soulevées sur un certain nombre de questions, particulièrement les services de transport aérien dans le Nord, le rôle d'Air Canada dans un milieu déréglementé et le contrôle étranger du transport aérien.

En ce qui concerne la première question, la majorité des témoins étaient d'avis que le système de transport aérien dans le Nord était trop fragile et trop peu développé pour survivre à la libre concurrence. Par conséquent, le Comité a recommandé que les services aériens dans le Nord continuent d'être réglementés de la façon prévue dans l'énoncé de principe de 1984, qui prévoyait une ligne de démarcation (située approximativement entre 50° et 55° de latitude Nord) au nord de laquelle la réglementation continuerait à s'appliquer.

Sur la question du rôle d'Air Canada dans un milieu déréglementé, certains témoins estimaient que cette société devait continuer à servir d'instrument de la politique gouvernementale afin d'assurer un service adéquat; d'autres personnes soutenaient que la privatisation d'Air Canada était la seule façon de créer une saine concurrence dans le transport aérien. Le Comité a conclu qu'Air Canada devait avoir toute liberté d'agir de façon à améliorer son efficacité pour répondre aux exigences d'un marché plus concurrentiel. Il a donc recommandé que le gouvernement envisage diverses possibilités de privatisation d'Air Canada.

Les auteurs d'*Aller sans entraves* ne se sont pas penchés sur la question du contrôle des services aériens commerciaux par des intérêts canadiens, si ce n'est que pour dire que « l'acquisition du contrôle par des intérêts étrangers d'entreprises de transport réglementées

par le gouvernement fédéral [ferait] l'objet d'une revue en vertu de la *Loi sur Investissement Canada* ». Des témoins ont souligné que d'autres pays où l'aviation joue un rôle majeur imposent des limites strictes du degré de contrôle étranger de leurs systèmes de transport aérien. Les États-Unis, par exemple, exigent que 75 p. 100 du capital propre d'un service aérien commercial appartienne à des citoyens américains.

Dans ce contexte, le Comité a décidé que la meilleure façon d'assurer au transport aérien un traitement particulier serait d'étendre à tous les projets d'acquisition de sociétés canadiennes de transport aérien par des étrangers, sans égard à la valeur de l'actif brut de ces sociétés, la proposition des auteurs d'*Aller sans entraves* d'investir le gouverneur en conseil du pouvoir d'interdire « les fusions et les acquisitions de contrôle nationales de grandes entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral et dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars et plus ».

Le Comité a remis ses constatations et ses recommandations à la Chambre des communes le 18 décembre 1985, dans son rapport intitulé *Aller sans entraves : quelle voie prendre*.

3. Nouvelle politique canadienne de transport aérien

Le 26 juin 1986, le gouvernement a déposé un projet de loi en vue de faire promulguer une nouvelle *Loi nationale sur les transports*. Ce projet de loi portait sur tous les modes de transport de compétence fédérale; il était conçu pour favoriser la concurrence, réduire la réglementation économique et laisser jouer plus librement les forces du marché.

Les éléments clés de la nouvelle politique présentée dans le projet de loi étaient les suivants : la sécurité des transports a la priorité absolue; le réseau de transport existe pour répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs; la concurrence et les forces du marché sont les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport au coût le plus bas possible; la réglementation économique est réduite afin de favoriser la concurrence; dans la mesure du possible, les transporteurs assument une part équitable du coût des installations et services fournis sur les fonds publics et sont dédommagés des responsabilités qui leur sont imposées dans l'intérêt public; le transport est un élément clé du développement économique régional; et les transporteurs ne doivent pas créer d'obstacles abusifs à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées.

Les articles du projet de loi portant sur le transport aérien étaient conformes aux principes formulés dans *Aller sans entraves* : réduction de la réglementation, jeu plus libre de la concurrence et des forces du marché, et processus de réglementation ouvert, accessible, ni trop coûteux ni n'exigeant beaucoup de temps. Le gouvernement a alors qualifié ce processus de nouvelle réglementation plutôt que de « déréglementation ».

Le projet de loi tenait compte de presque toutes les recommandations que le Comité permanent avait faites au sujet du transport aérien, particulièrement en ce qui concerne le maintien d'une forme modifiée de réglementation des services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées du Canada. Par ailleurs, la réglementation des services aériens internationaux restait fondée sur les ententes bilatérales conclues entre le Canada et d'autres pays.

Le Comité permanent des transports a tenu de nombreuses audiences sur le projet de loi. Il a proposé beaucoup d'amendements, que le gouvernement a acceptés. L'un des plus importants de ces amendements avait trait au contrôle étranger. Le gouvernement l'a accepté en ramenant de 20 à 10 millions de dollars le seuil des acquisitions intérieures ou étrangères sujettes à examen. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 28 août 1987; il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

C. De 1989 à 2001

Comme on l'a déjà précisé, il existe une déréglementation de fait du transport aérien au Canada depuis 1984. La *Loi nationale de 1987 sur les transports* tient compte de cette réalité et lui donne une solide assise législative. Il reste que, depuis, il s'est passé des choses importantes dans le secteur du transport aérien au Canada.

1. Regroupement des compagnies de transport aérien

Le regroupement et la concentration des compagnies de transport aérien ont causé certaines inquiétudes pendant le débat sur la déréglementation. Après la déréglementation, par une série de fusions et d'acquisitions, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont mis la main sur des transporteurs régionaux et sur des lignes subsidiaires grâce auxquels elles ont offert leurs services sur de grands réseaux de routes. Elles ont fini par dominer le marché du transport aérien intérieur.

Les Lignes aériennes Canadien International ont été créées en 1987 par la fusion d'un grand transporteur (CP Air) avec trois transporteurs régionaux, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airways (PWA). Elles appartenaient à une société de portefeuille appelée PWA Corporation, qui a par la suite annoncé son intention d'acquérir Wardair (le seul transporteur important à tenter de concurrencer Air Canada et Canadien International), pour la somme de 250 millions de dollars. Après examen, le Bureau de la concurrence et l'Office national des transports ont autorisé la transaction. C'était là la dernière étape du regroupement du transport aérien canadien sous l'égide de deux grands transporteurs, avec leurs sociétés affiliées.

2. Privatisation d'Air Canada

Comme il a déjà été précisé, lorsqu'il s'est penché sur la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, le Comité permanent des transports a recommandé que le gouvernement envisage des possibilités de privatiser Air Canada pour que la société puisse mieux gérer ses affaires. Le 12 avril 1988, le gouvernement a annoncé son intention de vendre des actions d'Air Canada. Cette mesure avait pour objet de permettre au transporteur de livrer une concurrence plus efficace dans un nouveau milieu déréglementé; à titre de société d'État, il avait jusqu'alors été limité par les dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui oblige les sociétés d'État à faire approuver leurs plans financiers et leurs plans d'entreprise par le gouvernement; ce long processus aurait pu empêcher Air Canada de réagir rapidement dans un milieu très concurrentiel. De plus, grâce à la privatisation, le transporteur allait avoir directement accès aux marchés des capitaux pour financer les grands projets de renouvellement de sa flotte. Enfin, tous les transporteurs aériens du Canada seraient traités également. Air Canada a donc été privatisée en octobre 1988, à la suite de la promulgation de la *Loi sur la participation publique en capital d'Air Canada*, le 18 août 1988, quand 45 p. 100 de ses actions ont été offertes au public. Le reste a été vendu en juillet 1989.

3. Premières tentatives de fusion

Dès 1989, la santé financière d'Air Canada et de Canadien International, les deux transporteurs nationaux privés se faisant désormais concurrence sur le marché intérieur, était source d'inquiétude. Les transporteurs aériens du Canada et du monde entier devaient alors évoluer dans un contexte économique difficile. Les entreprises canadiennes étaient aux prises avec une récession et des prix élevés du carburant; de plus, elles étaient lourdement imposées. Le

volume du trafic avait baissé, et elles avaient contracté de lourdes dettes pour acheter de nouveaux équipements. En février, Air Canada a annoncé des pertes de 454 millions de dollars pour 1992, tandis que Lignes aériennes Canadien International ont signalé des pertes de 543 millions de dollars pour la même période. Il a donc été question de fusionner les deux transporteurs pour réduire la surcapacité.

C'est dans ce contexte que les Lignes aériennes Canadien International ont étudié les façons dont elles pourraient fonctionner en collaboration avec un autre transporteur et ont tenté, en 1992, de conclure avec American Airlines une alliance comportant une participation au capital. Le projet a échoué parce que Canadien n'était pas en mesure de fournir suffisamment de garanties de liquidités pour répondre à ses besoins d'encaisse d'exploitation et pour assurer le service de sa lourde dette à long terme (en grande partie attribuable à plusieurs acquisitions, notamment celles de CP Air et de Wardair).

Air Canada avait proposé une solution entièrement canadienne aux problèmes des transporteurs canadiens. On croyait généralement qu'il s'agirait d'une fusion des deux transporteurs nationaux. Quand ses pourparlers avec American Airlines ont échoué, Canadien International n'avait plus guère le choix : il lui fallait examiner les offres d'Air Canada, malgré sa réticence.

En 1992, Air Canada et Canadien International ont entrepris des pourparlers mais y ont mis fin au bout d'un certain temps sans fournir d'explications. Des doutes ont alors été émis sur la capacité de la nouvelle entité de fonctionner comme une société de portefeuille ayant deux filiales actives. De plus, les deux parties n'avaient pas réussi à s'entendre sur la manière de gérer leur dette combinée de 7,7 milliards de dollars.

Par suite de l'échec de ce projet de fusion, PWA a repris les négociations avec American Airlines (au nom de Canadien International). Comme lors des négociations qui avaient précédé, la condition essentielle d'une alliance demeurait le renforcement de la structure financière de Canadien International. Pour y parvenir, le transporteur a demandé au gouvernement des garanties de prêts d'environ 190 millions de dollars. En novembre 1992, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il était disposé à accorder un prêt de 50 millions de dollars. Il convient de souligner que la décision du gouvernement d'accorder cette garantie de prêt allait à l'encontre d'une recommandation faite en novembre 1992 par la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, qui a demandé aux gouvernements de s'abstenir d'apporter toute aide financière visant à assurer la survie d'un transporteur aérien.

En avril 1994, Canadien International et American Airlines ont conclu une entente. American Airlines a payé 246 millions de dollars pour acheter un tiers de Canadien International, faisant ainsi l'acquisition de 25 p. 100 des actions avec droit de vote du transporteur de Calgary, en plus d'obtenir des sièges à son conseil d'administration. En retour, Canadien International a accepté de verser à AMR (société mère d'American Airlines) 115 millions de dollars américains par année pendant vingt ans pour utiliser les services technologiques d'AMR, notamment ses services de comptabilité et de réservations.

4. Négociations avec les États-Unis concernant l'ouverture des espaces aériens

Les vols transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis sont régis par un ensemble d'accords bilatéraux dont le premier remonte à 1949. Depuis, d'autres ententes applicables aux services des voyageurs et au transport de marchandises entre les deux pays ont été signées. En avril 1991, par suite des pressions exercées de part et d'autre de la frontière en vue d'aboutir à un nouvel accord qui rendrait possibles des services transfrontaliers accrus et plus concurrentiels, le Canada et les États-Unis ont commencé à négocier un nouvel accord bilatéral sur le transport aérien. Le Canada avait notamment pour priorité d'obtenir l'introduction graduelle de nouveaux services transfrontaliers pour ses transporteurs aériens, qui seraient autorisés à exploiter certaines routes entre de grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto et Montréal) et des destinations aux États-Unis – pendant une période qui reste à fixer –, avant qu'un transporteur américain ne soit autorisé à emprunter ces routes.

En février 1995, le Canada et les États-Unis ont signé le Traité sur le régime « Ciels ouverts », qui libéralisait les services aériens entre les deux pays et donnait immédiatement aux transporteurs canadiens des droits illimités de route, de n'importe quel point au Canada à n'importe quel point aux États-Unis. Les transporteurs des États-Unis obtenaient immédiatement les mêmes droits illimités de route, de n'importe quel point aux États-Unis à n'importe quel point au Canada, à l'exception de Toronto, Vancouver et Montréal. Dans ces trois villes, tous les droits de route existants des transporteurs américains étaient maintenus sans interruption, mais il était prévu que les nouveaux services aux passagers ne seraient introduits que graduellement, sur une période maximale de trois ans.

Depuis l'entrée en vigueur du traité, les transporteurs canadiens ont connu une très forte augmentation de leur trafic entre les deux pays. Par contre, les compagnies

américaines n'ont pas percé le marché canadien comme on avait cru qu'elles le feraient. Cela tient peut-être au fait que le marché canadien est à ce point petit, par rapport aux normes américaines, qu'il n'est pas valable pour les transporteurs américains de chercher à s'y implanter de manière significative.

5. Participation étrangère

La limite de 25 p. 100 de la participation étrangère dans les transporteurs canadiens a été introduite dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, en grande partie parce que c'est la limite appliquée aux États-Unis. Alors que les services aériens se mondialisent et qu'il n'y aura bientôt place que pour un nombre restreint de transporteurs de classe mondiale et de méga-transporteurs fonctionnant à l'échelle planétaire, la question du niveau de participation étrangère revêt une grande importance.

6. Loi permettant la fusion d'Air Canada et de Canadien International

Vers la fin des années 1990, il est devenu de plus en plus évident que les Lignes aériennes Canadien International avaient de la difficulté à concurrencer Air Canada. Dans les années 1990, Canadien International a accusé des pertes huit années sur neuf. Bien qu'Air Canada ait joui d'une meilleure situation financière, le prix de ses actions a chuté, passant de 8 \$, au moment de la privatisation en octobre 1988, à 6,50 \$ le 12 août 1990. Comme de nombreux observateurs l'avaient alors fait remarquer, le *statu quo* n'était manifestement pas une option pour ces deux compagnies. **À la fin des années 1990, les projets de fusion des deux transporteurs alimentaient quotidiennement les bulletins de nouvelles nationales.**

À l'été de 1999, Canadien International a annoncé qu'elle n'avait pas de capitaux suffisants pour poursuivre ses activités pendant plus d'une année. Pour répondre à cette crise, le ministre des Transports a suspendu l'application de l'article 47 de la *Loi nationale sur les transports* afin de permettre aux deux grandes compagnies aériennes de proposer des plans de restructuration du secteur sans être assujetties aux contraintes de la *Loi sur la concurrence*. Les deux transporteurs ont obtenu un délai de 90 jours pour préparer leurs propositions.

a. Propositions de restructuration des compagnies aériennes

Deux propositions ont été mises en avant. En août 1999, Onex, une société torontoise étrangère à l'industrie du transport aérien, a offert 5,7 milliards de dollars pour acquérir et fusionner Air Canada et Canadien International. Afin d'obtenir l'appui du gouvernement et de la population, la société a pris certains engagements, notamment le maintien du siège social à Montréal, la présence de centres névralgiques à Toronto, à Montréal et à Vancouver, la prestation de services bilingues, un gel des tarifs pendant cinq ans et des limites aux compressions d'effectifs.

En octobre 1999, Air Canada a offert de racheter les actions de Canadien International pour 800 millions de dollars. Air Canada proposait de maintenir l'exploitation de Canadien International en tant que marque distincte et de rationaliser les grandes lignes intérieures et les lignes régionales des deux transporteurs ainsi que leur exploitation. Air Canada espérait pouvoir affecter l'excédent de capacité découlant de cette rationalisation à l'expansion transfrontalière et internationale. Il était prévu que les actionnaires d'Air Canada se prononceraient par vote en novembre 1999.

b. Politique cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien

Pendant la période de 90 jours, le ministre des Transports a annoncé, en octobre 1999, son intention de mettre en place une nouvelle politique cadre pour la restructuration du transport aérien. Les principales caractéristiques de cette politique du « transport dominant » étaient les suivantes :

- les exigences sur la propriété et le contrôle canadien seraient intégralement maintenues; la limite de 25 p. 100 sur les actions avec droit de vote des étrangers ne changerait pas;
- le gouvernement examinerait la possibilité de relever le plafond de 10 p. 100 visant le pourcentage d'actions avec droit de vote d'Air Canada pouvant être détenu par une seule personne;
- la mise en place de mesures efficaces visant à régler les agissements abusifs par un transporteur dominant serait garantie;
- le gouvernement veillerait à ce que l'accès aux installations des aéroports soit élargi afin que la concurrence dans les services intérieurs soit accrue;

- le gouvernement exigerait du transporteur dominant qu'il prenne des engagements pour ce qui est des services aux petites collectivités durant la restructuration;
- le gouvernement exigerait du transporteur dominant qu'il s'engage, pendant toute restructuration majeure du secteur de l'aviation, à ce que les employés soient traités équitablement;
- des textes législatifs autorisant de façon permanente le gouvernement à examiner toute fusion ou acquisition touchant Air Canada seraient déposés.

c. Étude parlementaire

Le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a tenu des audiences publiques d'octobre à décembre 1999. Il a ensuite publié un rapport intitulé *La restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien : favoriser la concurrence et protéger l'intérêt du public.*

Dans le cadre de son étude, le Comité a entendu des témoignages sur deux questions particulières : comment favoriser la concurrence dans l'industrie du transport aérien et comment protéger l'intérêt du public. Ces deux éléments ont été jugés particulièrement importants dans le contexte d'un transporteur dominant.

Pour ce qui est du premier élément, le Comité a formulé des recommandations sur le contrôle qu'exerce le gouvernement sur :

- **les pratiques d'éviction;**
- **les plafonds de propriété étrangère des compagnies aériennes;**
- **l'accès aux créneaux et aux installations aéroportuaires;**
- **le partage des codes et les accords intercompagnies;**
- **le dessaisissement des transporteurs régionaux affiliés;**
- **le cabotage réciproque (le cabotage est le droit accordé à une compagnie aérienne d'assurer le transport local de passagers dans un marché étranger, dans le cadre d'une liaison internationale);**
- **les transporteurs limités au marché canadien;**

- les droits de la sixième liberté modifiée (les droits de sixième liberté modifiée permettraient aux transporteurs américains d'assurer des liaisons entre deux destinations canadiennes en passant par une plaque tournante américaine);
- la politique canadienne en matière de vols nolisés internationaux.

Par ailleurs, les recommandations visant à protéger l'intérêt du public ont porté sur les aspects suivants :

- la sécurité;
- la surveillance des prix des billets par le gouvernement;
- le service aérien aux petites localités éloignées;
- les aéroports fragiles sur le plan financier;
- les employés des transporteurs aériens;
- les commissions des agents de voyage;
- le suivi et l'étude de l'incidence de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur le public;
- les engagements pris par un transporteur dominant.

d. Le projet de loi C-26 et la fusion

Le plan d'Onex pour acquérir les deux compagnies aériennes a échoué. Par contre, l'offre d'Air Canada d'acheter Canadien International a obtenu l'appui de ses actionnaires. Après qu'Air Canada a pris certains engagements auprès du Commissaire de la concurrence, sa proposition de fusion a reçu l'appui du gouvernement. En décembre 1999, le ministre des Transports a annoncé qu'il était disposé à autoriser la transaction.

La fusion d'Air Canada et de Canadien International rendait nécessaire l'adoption de certaines dispositions législatives, qui ont fait l'objet du projet de loi C-26 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence.

De nombreuses recommandations contenues dans le rapport publié par le Comité en décembre 1999 ont été reflétées dans le projet de loi C-26. Toutefois, le projet de loi ne contenait aucune disposition sur le cabotage réciproque, les transporteurs limités au marché canadien, les droits de la sixième liberté modifiée, la politique en matière de vols nolisés internationaux et les aéroports fragiles sur le plan financier. Il était possible d'apporter les changements nécessaires dans certains de ces domaines au moyen de modifications législatives (p. ex. en modifiant la politique sur les vols nolisés internationaux). Pour d'autres aspects cependant, tels que le cabotage réciproque, le gouvernement n'était pas disposé à modifier sa politique.

L'achat des actions de Canadien International par Air Canada a été effectué officiellement le 21 décembre 1999 et la fusion des deux transporteurs est entrée en vigueur le même jour. Les engagements pris par Air Canada étaient particulièrement importants, et la société les a précisés dans des lettres adressées au ministre des Transports et au Commissaire de la concurrence. Obligatoires et exécutoires, les engagements ont été intégrés par renvoi au projet de loi C-26.

L'un des engagements clés portait sur le maintien du service aérien aux collectivités desservies au moment de la fusion pour une période de trois ans à compter du 21 décembre 1999. Par conséquent, après le 21 décembre 2002, Air Canada sera libre de mettre fin pour des raisons commerciales à des liaisons jusque-là protégées. La seule obligation pour Air Canada sera de donner un préavis approprié, qui sera de 120 jours dans la majorité des cas.

Air Canada a remporté la bataille de la restructuration, mais elle en a payé le prix. Sa dette est maintenant de l'ordre de 11 milliards de dollars.

D. La situation actuelle

Un an après l'adoption du projet de loi C-26, le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes s'est à nouveau penché sur la situation du transport aérien. De l'avis du Comité, même si d'autres transporteurs, Westjet notamment, se faisaient de plus en plus présents sur le marché, il y avait lieu de répondre à certaines questions : La concurrence est-elle favorisée dans l'industrie du transport aérien? Le public est-il protégé?

1. Audiences du Comité

Le Comité a tenu des audiences publiques afin de trouver réponse à ces questions. En mai 2001, il a présenté son rapport intitulé *L'industrie canadienne du transport aérien : après l'acquisition*.

a. Favoriser la concurrence

Les témoins différaient d'avis sur l'importance de la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien. Certains ont affirmé que seule une concurrence limitée s'était développée au cours des deux années précédentes, surtout dans les grands centres urbains et dans le cas des voyages d'affaires pour lesquels il existe une certaine élasticité de la demande par rapport aux prix et dans celui des voyages d'agrément. Ces personnes croyaient qu'il fallait apporter d'autres changements réglementaires et législatifs pour favoriser la concurrence.

D'autres témoins ont souligné le dynamisme de l'industrie, donnant pour preuve l'apparition et l'expansion des transporteurs. Selon eux, il existait un choix concurrentiel sur l'ensemble des routes empruntées par au moins 75 p. 100 des voyageurs au Canada. Selon un témoin, on verra bientôt apparaître des transporteurs offrant des services modestes à bon marché sur certaines routes où ils pourront être concurrentiels sans risque excessif.

En ce qui concerne les questions essentielles du cabotage réciproque, des transporteurs limités au marché canadien et de la sixième liberté modifiée, la plupart des témoins s'opposaient à l'introduction de ces mesures comme moyen d'améliorer la concurrence.

Enfin, les témoins ont souligné l'absence d'une politique à long terme pour les services aériens canadiens et la nécessité d'une surveillance et d'une direction actives de la part du gouvernement, étant donné l'importance du transport aérien pour le bien-être économique et social du Canada.

b. Protéger le public

Le Comité a entendu des plaintes sur la qualité du service, les changements aux horaires, les prix, les bagages perdus, endommagés et retardés, les réservations, les restrictions aux tarifs de deuil, le fait que les billets ne soient pas remboursables et le refus de transporter certains passagers en raison de leur comportement.

Certains témoins ont réclamé l'élargissement des pouvoirs conférés à certains organismes gouvernementaux tels que le Bureau du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, pour leur permettre d'étudier les tarifs, de rendre des ordonnances et d'imposer des amendes. Un certain nombre de témoins ont également proposé l'idée d'une charte des droits du passager.

Certains témoins ont parlé des aéroports canadiens, soulignant l'urgence d'adopter une politique qui soit cohérente et compatible avec la *Loi sur les transports au Canada*. Ils craignaient que ces vastes biens publics, avec le pouvoir et l'influence qu'ils supposent, soient exploités par le secteur privé sans droit de regard public ni véritable obligation de rendre compte.

Le Comité s'est dit convaincu que la promotion de la concurrence constitue le meilleur moyen de protéger l'intérêt public. Au cours de cette étude et depuis la publication du rapport du Comité, le Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien et l'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien ont soumis plusieurs rapports au Ministre et porté nombre des questions précédentes à son attention.

c. Que nous réserve l'avenir?

Compte tenu des témoignages recueillis par le Comité, la situation d'Air Canada à la suite de la fusion continue de soulever des inquiétudes. Le Parlement continuera vraisemblablement de s'intéresser aux questions de concurrence et de protection du public et pourra chercher à établir si :

- le cabotage réciproque, les transporteurs limités au marché intérieur et la sixième liberté modifiée doivent être encore étudiés;

- les pouvoirs donnés en 2000 au Bureau de la concurrence en matière de pratiques d'éviction sont adéquats et suffisamment larges et ont l'effet escompté;
- le plafond de propriété étrangère de 25 p. 100 doit être modifié;
- les concurrents d'Air Canada ont accès à suffisamment de créneaux, de postes de stationnement d'aéronefs et d'installations aéroportuaires;
- les dispositions adoptées en 2000 concernant l'Office des transports du Canada (examen des prix des billets et des interruptions de services) et le Commissaire permettent de protéger l'intérêt du public lorsque l'industrie du transport aérien est dominée par un transporteur.

L'expiration en décembre 2002 de la période pendant laquelle Air Canada est tenue de maintenir le service sur les anciennes routes de Canadien International pourrait se traduire par une diminution du service qui ne fera qu'amplifier les craintes relatives à la protection de l'intérêt public.

2. L'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien

Les questions qui intéressent le Parlement pourraient se préciser davantage à la lumière des recommandations contenues dans le rapport final que l'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien a publié en septembre 2002. L'Observatrice a recommandé une certaine présence des transporteurs étrangers sur le marché canadien du transport aérien, demandant au gouvernement de libéraliser complètement le marché concurrentiel des services aériens à destination du Canada et à l'intérieur du pays. Un an auparavant, le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* avait formulé une recommandation similaire dans son rapport final intitulé *Vision fondée sur l'équilibre*, publié en juillet 2001. Le Comité a alors exhorté le gouvernement à créer un espace aérien nord-américain dans lequel les transporteurs canadiens, américains et mexicains pourraient se faire concurrence librement.

Le ministre des Transports a rejeté sans ambages ces deux recommandations. Les deux rapports proposaient aussi des solutions de rechange : les auteurs de *Vision fondée sur l'équilibre* ont recommandé au gouvernement de négocier des droits réciproques en vertu

de la sixième liberté modifiée et l'établissement de transporteurs nationaux de propriété étrangère. Pour sa part, l'Observatrice indépendante a recommandé de procéder à la libéralisation des services aériens même en l'absence d'accords de réciprocité, pourvu qu'il soit dans l'intérêt des Canadiens de le faire.

3. Questions liées aux aéroports

Il est fort probable que la situation et la santé financière des aéroports commerciaux et leurs répercussions sur l'industrie du transport aérien et sur les voyageurs retiendront également l'attention. Au cours des dernières années, les passagers aériens se sont vu imposer plusieurs nouveaux droits, notamment des frais liés à l'accroissement de la sécurité du transport aérien à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 contre les États-Unis et des frais d'améliorations aéroportuaires. Un projet de loi sur les aéroports visera notamment à accroître l'obligation de rendre compte de l'imposition de droits aéroportuaires.

4. Récentes tendances au sein de l'industrie

Les changements observés depuis 2000 dans l'industrie canadienne du transport aérien sont attribuables surtout à deux processus. En premier lieu, il y a eu l'arrivée – et dans de nombreux cas, le démantèlement – de petits transporteurs, majoritairement régionaux, venus concurrencer Air Canada. En second lieu, Air Canada a dû se restructurer en raison des pressions qu'elle subissait sur les marchés intérieur et international.

À l'échelle mondiale, on a observé une tendance des voyageurs à faire de moins en moins appel aux compagnies aériennes traditionnelles offrant des services complets et coûteux. La baisse de la demande était déjà évidente et les attaques terroristes du 11 septembre 2001 de même que le ralentissement subséquent de l'économie américaine n'ont fait qu'aggraver la situation. Dans l'année qui a suivi, tous les transporteurs américains ont essuyé des pertes, à l'exception de Southwest – dont les coûts d'exploitation étaient bas – malgré l'octroi d'une aide financière considérable par le gouvernement pour contrer les effets du 11 septembre.

Au Canada, tous les petits transporteurs – Canada 3000, Canjet et Royal – dont on espérait qu’ils concurrenceraient Air Canada, ont dû cesser leurs activités dans les deux années qui ont suivi la fusion d’Air Canada et de Canadien International. En revanche, Westjet, qui selon de nombreux observateurs s’est doté de la même structure que Southwest, a réussi à survivre.

Air Canada a procédé à une restructuration en créant de petits transporteurs dont le degré d’autonomie de la société-mère varie, chacun ciblant des marchés particuliers en fonction des régions desservies, du service offert ou du potentiel en matière de recettes. Parmi ces nouveaux transporteurs figurent Tango, Jazz, Jetz et Zip. Un autre transporteur, Elite, devrait aussi voir le jour. Air Canada espère que certains de ces transporteurs réussiront à s’autofinancer, ce qui lui permettra de réduire sa dette de 11 milliards de dollars.

En décembre 2001, le Parlement a adopté le projet de loi C-38 : Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d’Air Canada, qui a supprimé le plafond de 15 p. 100 pour ce qui est des actions d’Air Canada qui peuvent être détenues par une seule personne. La limite de 25 p. 100 à la propriété étrangère, applicable à tous les transporteurs, a été maintenue.

MESURES PARLEMENTAIRES

Avant l’entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT), le secteur du transport aérien était étroitement réglementé par le gouvernement fédéral. Au cours des années 1970, il y a eu une certaine évolution vers un milieu plus favorable à la concurrence, avec l’adoption de la *Loi d’Air Canada de 1977* et l’annulation, en 1979, des restrictions gouvernementales sur les routes de CP Air. En adoptant la LNT, le gouvernement a réduit la réglementation économique et favorisé le libre jeu des forces du marché pour accroître la concurrence et offrir des services plus efficaces et rentables aux expéditeurs et aux voyageurs.

Sanctionnée le 18 août 1988, la *Loi sur la participation publique au capital d’Air Canada* a permis la vente publique d’actions de ce transporteur. Le gouvernement a vendu 45 p. 100 des actions de la compagnie en octobre 1988 et le reste en juillet 1989.

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1996 et a remplacé la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. La LTC a permis d'éliminer toute forme de réglementation économique encore applicable au transport aérien dans le Nord du Canada.

La fusion des deux transporteurs nationaux est survenue le 5 juillet 2000, date de l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence* (projet de loi C-26).

La *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* a été sanctionnée le 18 décembre 2001. Elle éliminait le plafond de 15 p. 100 pour ce qui est des actions d'Air Canada qui peuvent être détenues par une seule personne.

Depuis l'automne 2001, on attend le dépôt de deux projets de loi visant l'industrie canadienne du transport aérien. L'un servira à établir un cadre législatif pour les aéroports commerciaux; l'autre donnera suite aux recommandations formulées par le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

CHRONOLOGIE

- 10 avril 1937 – Les lignes aériennes Trans-Canada sont créées par une loi fédérale avec l'émission d'actions ordinaires dont le Canadien National est le seul détenteur.
- 1942 – Le Canadien Pacifique crée la société CP Air en fusionnant dix transporteurs aériens locaux (principalement des services de pilotes de brousse).
- 27 mars 1967 – CP Air obtient l'autorisation d'accroître graduellement ses services transcontinentaux jusqu'à ce qu'elle puisse desservir 25 p. 100 de la capacité totale des lignes transcontinentales en 1970.
- 19 septembre 1967 – Création de la Commission canadienne des transports (CCT), aux termes de la *Loi sur les transports nationaux*; le Comité des transports aériens de la CCT est investi de tous les pouvoirs et attributions de la Commission à l'égard du transport aérien.
- novembre 1977 – Le Parlement adopte la *Loi d'Air Canada de 1977*, dont le principal objectif est la restructuration financière de la société aérienne pour qu'elle réponde mieux au marché concurrentiel.

- mars 1979 – Le gouvernement lève les restrictions relatives aux lignes desservies par CP Air et permet à la société d’entrer en concurrence directe avec Air Canada.
- 15 juillet 1985 – Le gouvernement publie son énoncé de principes intitulé *Aller sans entraves*. Ce document contient l’exposé des politiques en vue d’une déréglementation du transport fondée sur une concurrence accrue, une réduction de la réglementation économique et un jeu plus libre des forces du marché.
- 18 décembre 1985 – Le Comité permanent des transports dépose à la Chambre des communes son rapport intitulé *Aller sans entraves : quelle voie prendre*, qui contient des recommandations à inclure dans une nouvelle loi, mais qui concorde pour l’essentiel, avec la politique énoncée dans *Aller sans entraves*.
- 26 juin 1986 – Le gouvernement dépose le projet de loi C-18, portant création d’une nouvelle *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.
- 1^{er} janvier 1988 – La nouvelle *Loi de 1987 sur les transports nationaux* entre en vigueur.
- 18 août 1988 – La Loi sur la participation publique au capital d’Air Canada est adoptée, permettant la vente publique d’actions de la compagnie.**
- octobre 1988 – Air Canada est privatisée par le gouvernement.
- 19 octobre 1989 – La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada est créée pour étudier les besoins des voyageurs jusqu’au XXI^e siècle.
- avril 1991 – Le Canada et les États-Unis entament des négociations en vue de conclure un nouvel accord bilatéral sur le transport aérien.
- 3 novembre 1992 – Air Canada retire son offre de fusion avec Canadien International.
- 19 novembre 1992 – La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada dépose son rapport final, dans lequel elle recommande que le coût des services de transport soit assumé par les utilisateurs.
- 24 novembre 1992 – Le gouvernement fédéral offre une garantie de prêt de 50 millions de dollars à PWA.
- 29 décembre 1992 – Canadien International et American Airlines signent un accord de principe en vue de conclure une alliance.
- 28 avril 1993 – Air Canada achète des billets et des actions de Continental Airlines d’une valeur de 235 millions de dollars en échange d’un intérêt avec droit de vote de 25 p. 100 dans la société aérienne.

- 27 avril 1994 – American Airlines verse 246 millions de dollars pour faire l'acquisition d'un tiers de Canadien International et Canadien International accepte de verser à AMR 115 millions de dollars par année pendant 20 ans pour utiliser les services techniques d'AMR.
- février 1995 – Le Canada et les États-Unis signent une nouvelle entente sur les services aériens transfrontaliers.
- 1^{er} juillet 1996 – La *Loi sur les transports au Canada* entre en vigueur, donnant lieu à l'élimination de toute forme de réglementation économique encore applicable au transport aérien dans le Nord du Canada.**
- été 1999 – Les Lignes aériennes Canadien International annoncent qu'elles n'ont pas suffisamment de capitaux pour poursuivre leurs activités pendant plus d'une année. Le ministre des Transports suspend certains articles de la *Loi sur la concurrence* afin de permettre aux parties concernées d'entreprendre des pourparlers sur la restructuration de l'industrie du transport aérien.
- août 1999 – La société Onex fait une offre pour acquérir les deux transporteurs nationaux en vue de les fusionner.
- octobre 1999 – Air Canada propose de faire l'acquisition de Canadien International.
- octobre à
décembre 1999 – Les comités des transports du Sénat et de la Chambre des communes étudient les questions relatives à la restructuration de l'industrie du transport aérien.
- octobre 1999 – Le ministre des Transports propose une politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien, axée sur le principe d'un seul transporteur dominant.
- février 2000 – Le ministre des Transports dépose un projet de loi pour permettre l'acquisition de Canadien International par Air Canada – *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence* (projet de loi C-26).
- mai 2001 – Un an après l'entrée en vigueur du projet de loi C-26, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes étudie la situation de l'industrie du transport aérien et publie un rapport intitulé *L'industrie canadienne du transport aérien : après l'acquisition*.

- juillet 2001 – Le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* publie son rapport intitulé *Vision fondée sur l'équilibre*.
- 18 décembre 2001 – La *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (projet de loi C-38) est adoptée, éliminant le plafond de 15 p. 100 pour ce qui est des actions d'Air Canada qui peuvent être détenues par une seule personne.
- septembre 2002 – L'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien dépose son rapport final.

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

- Bradshaw, Bill et Helen Lawton Smith (dir.). *Privatization and Deregulation of Transport*, Londres, Macmillan Press Ltd., 2000.
- Canada. *Aller sans entraves*, Ottawa, 1985.
- Canada. *Directions : Rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada*, Ottawa, 1992.
- Canada. *Loi nationale de 1987 sur les transports*, L.C. 1987, ch. 34, modifiée, Ottawa, 1987.
- Canada. *Vision fondée sur l'équilibre : rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada*, Ottawa, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2001.
- Canada, Chambre des communes, Comité permanent des transports. Sixième rapport, Fascicule n° 47, *Aller sans entraves : quelle voie prendre*, Ottawa, 1985.
- Canada, Comité spécial de la Chambre des communes sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis. Rapport, *Ciels ouverts : à la recherche d'une solution*, Ottawa, 1991.
- Canada, Transports Canada, Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien. *La restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien : rapport final*, Ottawa, septembre 2002.
- Dom, T.H. et M. Tretheway. *Monopoly Versus Duopoly in Canada's Airline Industry: Policy Alternatives and Consequences*, Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique, 1991.
- Resenthaler, G.B. et B. Roberts (dir.). *Perspectives on Canadian Airline Regulation*, Montréal, Institut de recherches politiques, 1979.