



CANADIAN
AIRPORTS
COUNCIL

CONSEIL DES
AÉROPORTS
DU CANADA

DANS LA FILE D'ATTENTE

**LE CANADA A BESOIN D'UNE REPRISE RAPIDE
ET D'UN SECTEUR AÉRIEN CONCURRENTIEL**

LIVRE BLANC POUR LA REPRISE DU SECTEUR AÉRIEN

Résumé

L'aviation contribue de façon importante à l'économie canadienne, soutenant des milliers d'emplois ainsi que la libre circulation des personnes et des biens aux niveaux national et international. La pandémie du COVID-19 continue d'avoir des répercussions négatives et très importantes sur le secteur canadien de l'aviation. Par exemple, le nombre de passagers qui ont utilisé les aéroports canadiens au cours du mois d'avril 2021 se situe encore à 9 % des niveaux observés à la même période en 2019. Cette forte baisse du trafic des passagers a déjà eu des répercussions négatives sur la viabilité opérationnelle et financière des aéroports canadiens. Alors que les principaux pays leaders du secteur de l'aviation sont déjà sur la voie du rétablissement, la frontière canadienne est demeurée fermée aux voyageurs non-essentiels depuis le mois de mars 2020.

Un an après le début de la pandémie, le nombre de services aériens commerciaux demeure limité et les avantages économiques que les aéroports canadiens ont déjà apportés à leurs collectivités environnantes ont pratiquement disparu. Bien que la connectivité aérienne globale du Canada ne cessât de croître avant l'arrivée de la pandémie, de nombreuses villes et régions ont connu une réduction importante des services domestiques depuis mars 2020. Certains aéroports ont même vu tous leurs services aériens suspendus indéfiniment. Dans le contexte actuel du système « utilisateur-payeur », la possibilité de générer des revenus demeure très limitée pour les aéroports canadiens, même si ces derniers continuent à jouer un rôle important depuis le début de la pandémie, surtout en ce qui a trait aux vols passagers et cargo essentiels.

De nombreuses collectivités et entreprises canadiennes ont remarqué une réduction marquée de la connectivité aérienne. Les entreprises de toutes tailles, dont beaucoup dépendent du transport aérien, sont tout simplement incapables de communiquer avec leurs clients et leurs fournisseurs en temps opportun. Les collectivités nordiques et dites éloignées ont également perdu une connectivité aérienne cruciale, ce qui a eu des répercussions directes sur l'accès aux soins médicaux et à l'éducation, ainsi que sur les niveaux d'approvisionnement. Les chiffres ne mentent pas. La connectivité directe des régions canadiennes a chuté de plus de 90 % au mois d'avril 2020, comparé au même mois en 2019. Le tableau pour 2021 est tout aussi catastrophique, avec une chute de la connectivité directe encore plus forte par rapport à 2019.

Alors que l'industrie du transport aérien prépare la relance économique, les entreprises et les investisseurs qui cherchent à reprendre leurs activités opteront probablement pour des zones géographiques où un niveau soutenu et fiable de services aériens sera disponible. En fait, la connectivité aérienne sera cruciale pour soutenir les entreprises canadiennes dont les clients dépendent directement du transport aérien cargo (Étude de cas : Shopify), les régions qui cherchent à attirer ou à retenir des professionnels qualifiés (Étude de cas : PEI BioAlliance), les collectivités éloignées qui ont besoin de services aériens pour accéder aux soins médicaux essentiels et au réapprovisionnement de stocks (Étude de cas : Collectivités nordiques et éloignées), les PME désireuses de se positionner sur de nouveaux marchés étrangers (Étude de cas : BC Seafood Sector), ainsi que les provinces qui cherchent à attirer un plus grand nombre de touristes internationaux (Étude de cas : Alberta).

À ce stade, il est impossible d'estimer avec précision l'ampleur des possibles hausses de prix qui pourraient se produire pendant la reprise, compte tenu des coûts croissants auxquels sont confrontées les compagnies aériennes, les aéroports et d'autres fournisseurs de services dans la chaîne d'approvisionnement du transport aérien.

Ce que nous savons, c'est que la demande de passagers répond généralement aux prix offerts, et la demande réagit non seulement au tarif de base établi par la compagnie aérienne, mais aussi à d'autres facteurs qui composent le prix total final payé par le passager. Plus important encore, une augmentation des coûts en raison des défis financiers permanents découlant du COVID-19 pourrait avoir des répercussions directes sur les voyageurs. Selon notre analyse, si l'augmentation des coûts de l'offre d'aviation devait entraîner une augmentation des tarifs aériens de 25 %, cela supprimerait 20 % du trafic passagers (demande). Compte tenu du trafic passagers dans les aéroports canadiens en 2019, la perte prévue de la demande de passagers équivaldrait à environ 16 millions de passagers.

Bien que notre analyse ait examiné le trafic passagers dans son ensemble, l'expérience passée montre que la sensibilité aux prix peut varier grandement selon les segments de passagers. Historiquement, les voyageurs d'affaires ont été moins sensibles aux prix que le voyageur moyen. Pour le voyageur d'affaires, la fréquence et le routage sont essentiels pour déterminer leurs choix de vol. Pour le voyageur moyen, le prix est la considération la plus importante.

La situation financière ainsi que les mesures qui ont été adoptées par le secteur canadien de l'aviation pendant la pandémie – en autres, les départs à la retraite d'une partie de la flotte aérienne – auront probablement une incidence sur le paysage concurrentiel d'autant plus que de nombreux transporteurs étrangers ont été en mesure de maintenir une plus grande capacité en termes de vols aériens pendant la pandémie. Bien que les compagnies aériennes canadiennes puissent être en mesure de se procurer une flotte supplémentaire à l'avenir lorsque la demande de passagers reviendra, le processus d'acquisition d'aéronefs supplémentaires peut être long, et l'industrie pourrait ne pas saisir toute l'augmentation future de la demande à l'intérieur et à partir du Canada. Cela signifie probablement que certains marchés auront une reprise plus lente, car il se peut qu'il n'y ait pas assez d'aéronefs pour fournir des services aériens aux niveaux observés avant la pandémie. Plus la reprise est longue, plus la situation concurrentielle des compagnies aériennes canadiennes dans les marchés internationaux pourrait s'avérer fragile, car certains marchés pourraient potentiellement être desservis par des transporteurs étrangers qui ont un avantage financier par rapport aux transporteurs canadiens, surtout en ce qui concerne l'aide gouvernementale reçue depuis le début de la pandémie.

Au cours des prochaines années, la compétitivité globale du Canada dans la nouvelle économie mondiale devra être appuyée par un secteur aérien dynamique et financièrement stable qui relie les industries et les entreprises locales de toutes tailles à leurs clients sur les marchés étrangers, tout en créant des emplois et en attirant le tourisme au pays. Mais la voie de la reprise économique doit commencer dès que possible. Il sera donc crucial de reprendre une partie de la connectivité aérienne perdue pour soutenir la croissance économique et la création d'emplois dans les collectivités et les régions du Canada.

Les grandes plaques tournantes canadiennes doivent attirer des services aériens internationaux directs au moyen d'incitatifs et de processus favorables aux passagers. Aussi, les compagnies aériennes canadiennes devraient continuer à se concentrer sur l'expansion de leurs réseaux nationaux et transfrontaliers. Comme la plupart des grands marchés de l'aviation ont déjà décidé d'aider à positionner leurs transporteurs aériens dans le paysage concurrentiel mondial post-COVID-19, un certain niveau de soutien financier sera probablement nécessaire pour le secteur canadien de l'aviation afin de demeurer concurrentiel. Le plus grand risque pour le Canada est que l'accès aux destinations soit plus difficile ou plus coûteux tant pour les passagers que pour le fret. Cela affecterait la compétitivité du Canada pour les années à venir.



Conseil des Aéroports du Canada

600-116, rue Lisgar
Ottawa, ON K2P 0C2
Téléphone: 613.560.9302

Le Conseil des Aéroports du Canada est une division du Conseil International des Aéroports – Amérique du Nord