



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 SUR LA REPRISE DU SECTEUR DE L'AVIATION

# 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 de 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 cargos 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 de la 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 – entre 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.

# Table des matières

<b>01. Les répercussions de la COVID-19 sur la demande de transport aérien au Canada ...</b>	<b>01</b>
Un an plus tard : une offre et une demande fortement limitées .....	02
Voies possibles pour la relance du transport aérien .....	04
Aperçu .....	06
<b>02. Connectivité aérienne au Canada .....</b>	<b>09</b>
Que signifie la connectivité aérienne? .....	10
Connectivité aérienne au Canada avant la COVID-19 .....	11
Connectivité aérienne actuelle du Canada .....	14
Pourquoi devrions-nous nous préoccuper de la connectivité? .....	16
<b>03. Le coût (futur) du transport aérien au Canada .....</b>	<b>20</b>
Facteurs ayant une incidence sur le prix du transport aérien .....	21
Le lien entre le prix et la demande de passagers .....	22
Que se passe-t-il lorsque le prix du transport aérien augmente? .....	23
Qu'est-ce que tout cela signifie pour la concurrence? .....	27
<b>04. L'avenir de la connectivité aérienne .....</b>	<b>31</b>

# **01**

---

## **Les répercussions de la COVID-19 sur la demande de transport aérien au Canada**

# Un an plus tard : une offre et une demande fortement limitées

Au-delà des répercussions financières de la COVID-19 sur l'industrie mondiale du transport aérien et des débats en cours sur l'introduction de solutions numériques pour les voyages, la baisse considérable du nombre de passagers observée en 2020 et 2021 a décimé le secteur de l'aviation au Canada et aura probablement des effets durables sur la façon dont les Canadiens voyagent et sur le type de services offerts par les aéroports et les compagnies aériennes à l'échelle du pays.

Le transport aérien au Canada – mesuré en termes de trafic de passagers et de capacité des compagnies aériennes – a chuté de façon spectaculaire depuis le début de la pandémie en mars 2020. Les données actuelles disponibles auprès de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) montrent que le nombre de passagers qui ont utilisé les aéroports canadiens représente environ 9 % des niveaux observés à la même période en 2019. Cette tendance négative a eu des répercussions considérables sur la viabilité opérationnelle et financière des aéroports canadiens, entraînant de nombreuses pertes d'emplois dans le secteur et des défis financiers constants, en particulier pour les aéroports qui dépendent de niveaux élevés de trafic passagers.

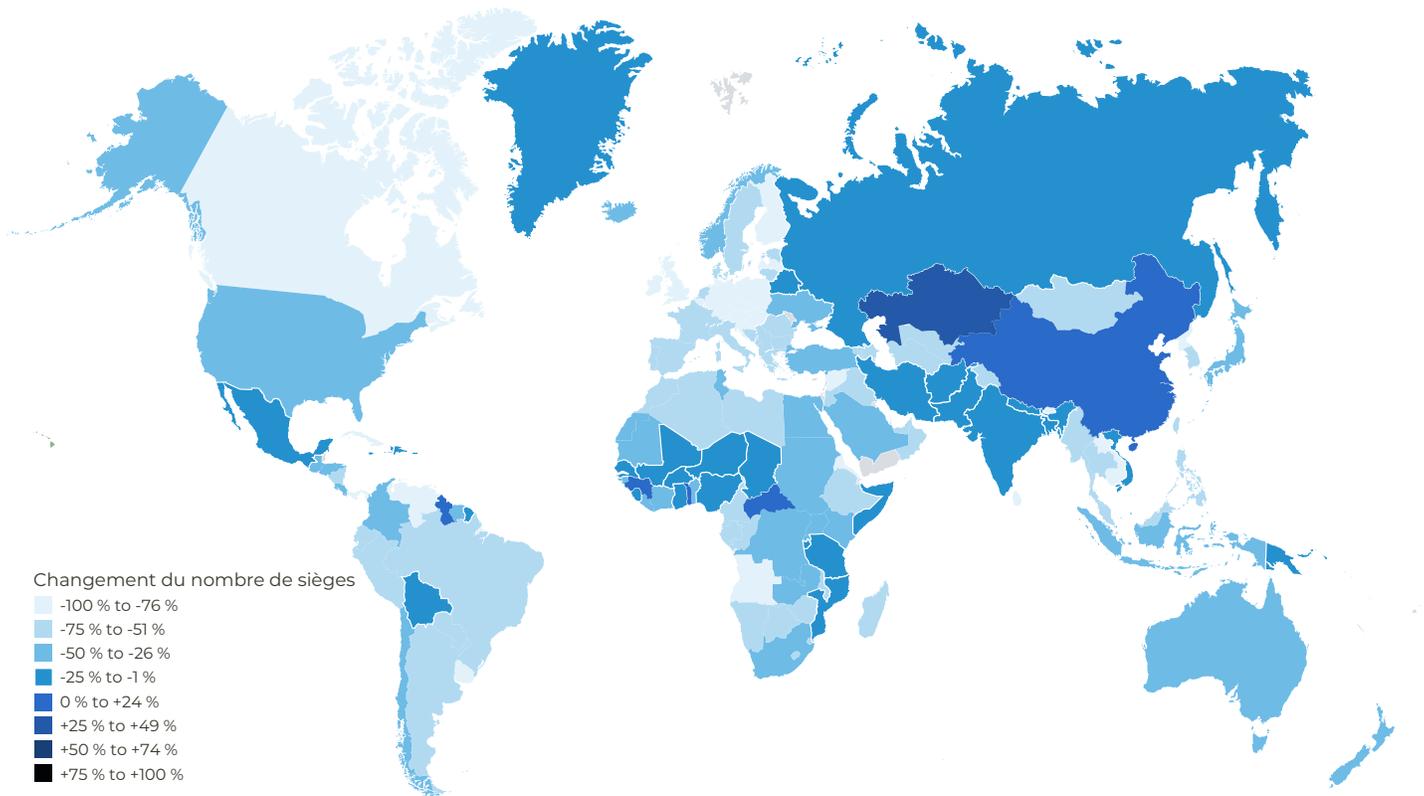


Remarque : ajusté pour le jour de la semaine en fonction de l'année en cours  
Source: ACSTA

La perte de trafic passagers a entraîné de fortes réductions de la capacité globale des compagnies aériennes – mesurée par le nombre de sièges disponibles – dans les aéroports canadiens, dont certains ont perdu tous les services aériens commerciaux pendant la pandémie (par ex., l’aéroport Billy Bishop de Toronto, l’aéroport de Saint John, l’aéroport de Sydney, en Nouvelle-Écosse, et l’aéroport de Prince Rupert, entre autres). La perte de services aériens dans ces aéroports a été déclenchée par divers facteurs, notamment la contraction des compagnies aériennes en raison de contraintes financières, l’introduction de bulles régionales, la mise en œuvre de conditions d’entrée prohibitives et de quarantaines de 14 jours, ainsi qu’un manque général de demande pour les voyages aériens, étant donné que les autorités de la santé publique ont demandé aux Canadiens de limiter leurs voyages uniquement à des fins essentielles.

Un an après le début de la pandémie, alors que le nombre de services aériens commerciaux demeure limité, les avantages économiques et sociaux que les aéroports canadiens ont toujours offerts à leurs collectivités ont pratiquement disparu. Les aéroports de taille moyenne, comme Winnipeg et Regina, ont également été touchés, perdant près de 80 % de leur capacité aérienne et tous les services internationaux directs.<sup>1</sup> La figure suivante montre comment le Canada se compare actuellement au reste du monde en termes de récupération de la capacité des transporteurs aériens. Alors qu’en avril 2019, le Canada se classait au 16<sup>e</sup> rang mondial en termes de capacité en sièges des compagnies aériennes,<sup>2</sup> il est maintenant tombé au 23<sup>e</sup> rang mondial (avec une capacité en baisse d’environ 80 %).

### Sièges en avril 2021 vs avril 2019



<sup>1</sup> Basé sur la capacité en avril 2019 par rapport à avril 2021. Source : Données de Diio par Cirium.

<sup>2</sup> Basé sur le nombre de sièges au départ.



## Voies possibles pour la relance du transport aérien

La capacité du secteur du transport aérien du Canada à se remettre rapidement de la pandémie dépend de plusieurs facteurs. InterVISTAS Consulting inc. a élaboré un certain nombre de prévisions basées sur différentes voies de rétablissement pour les niveaux de passagers aériens au Canada. Ces prévisions varient en fonction du succès des programmes de vaccination, de la reprise (potentielle) des voyages internationaux à destination ou en provenance du Canada et du temps nécessaire aux compagnies aériennes pour ajouter de la capacité sur les marchés du pays. D'après les derniers scénarios prévisionnels d'InterVISTAS, le trafic passagers au Canada ne devrait pas atteindre les niveaux de 2019 avant le début de 2024 dans le scénario le plus optimiste, et avant 2025 et au-delà dans certains des scénarios les plus pessimistes.

Le transport aérien est une industrie importante au Canada et un catalyseur pour d'autres industries comme le tourisme. Le secteur compte actuellement 256 000 emplois directs et il a contribué directement à hauteur de 23,4 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB).<sup>3</sup> Les opérations dans les aéroports du Canada représentent 194 000 emplois directs chez divers employeurs, soutiennent 13 milliards de dollars en salaires et contribuent 19 milliards de dollars au PIB.<sup>4</sup> En plus de ces répercussions, le transport aérien est un important facilitateur du commerce et du

**“ Pour que les Canadiens recommencent à prendre l'avion et pour ramener des emplois, nous avons besoin d'un plan clair pour la reprise économique. Les conditions nécessaires pour permettre aux gens de voyager librement doivent être clarifiées par le gouvernement fédéral, surtout que beaucoup d'autres pays ont déjà précisé leurs plans. Nous ne pouvons pas être laissés pour compte.**

**GOLDY HYDER**  
Président et Chef de la direction,  
Conseil canadien des affaires

<sup>3</sup>Air Transport Action Group (2020) "Aviation: Benefits Beyond Borders" <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders-2020/>

<sup>4</sup>Basé sur les données de 2016. Conseil des aéroports du Canada (2017). Economic Impact: Canada's Airports in 2016. <https://canadasairports.ca/wp-content/uploads/2020/08/1.-CAC-Airports-Collection-of-Economic-Impact-Reports-1.pdf>

tourisme, apportant des retombées bénéfiques dans ces industries. Bien que l'on s'attende à une reprise au cours des prochains mois, il y aura probablement divers niveaux de répercussions indirectes (et non intentionnelles) sur l'offre et la demande, surtout si le Canada continue d'être à la traîne par rapport aux autres pays en ce qui a trait à une voie claire vers la reprise et la réouverture des frontières aux voyageurs internationaux. Plus important encore, la compétitivité des entreprises canadiennes, qui dépendent d'un niveau constant de services aériens, pourrait être menacée. Les mesures prises par le gouvernement fédéral – y compris des changements de politiques qui facilitent la reprise des voyages et la croissance future – auront une incidence directe sur la capacité du secteur canadien de l'aviation à retrouver rapidement sa position concurrentielle d'avant la pandémie.

Les répercussions économiques de la réduction de la connectivité aérienne au Canada ont été signalées par de nombreuses collectivités et entreprises, qui sont également confrontées à des augmentations continues du coût global du transport aérien. Les entreprises de toutes tailles, dont beaucoup comptent sur des options de transport aérien fiables, sont confrontées à des difficultés de reprise parce qu'elles sont tout simplement incapables de communiquer avec leurs clients en temps opportun. Certaines d'entre elles ont vu leurs chaînes d'approvisionnement gravement affectées par la diminution de la capacité de fret. Les collectivités qui dépendent des dépenses touristiques pour soutenir les emplois locaux et les petites entreprises ont attendu la reprise du transport aérien pour attirer les touristes – nationaux et internationaux – dans leur région. Les collectivités nordiques et éloignées ont perdu une connectivité aérienne essentielle, ce qui a eu des répercussions sur leur accès aux soins médicaux et à l'éducation, ainsi que sur les stocks d'approvisionnement et le tourisme saisonnier.



# Aperçu

Ce livre blanc examine les effets de la diminution de la connectivité aérienne sur les collectivités et les entreprises canadiennes dans toutes les régions, tels qu'ils ont été documentés et observés depuis le début de la pandémie. Étant donné que le Canada est toujours à la traîne sur la plupart des marchés de l'aviation en termes de reprise de l'industrie et qu'il n'y a pas de voie claire vers la réouverture des frontières, ce livre blanc se penchera également sur la question suivante : que risque-t-il d'arriver au prix du transport aérien lorsque la demande de transport aérien se rétablira dans les mois à venir ? Enfin, ce livre blanc présente une vision à long terme de la reprise de l'industrie, en mettant l'accent sur les domaines susceptibles de générer un avantage concurrentiel durable pour le secteur de l'aviation canadien et la compétitivité globale du Canada dans un monde postpandémique.



# ÉTUDE DE CAS N°1

## Cybercommerce: Shopify

Basée à Ottawa, Shopify est la plus grande entreprise canadienne cotée en bourse en termes de capitalisation boursière. Grâce à ses investissements en R et D, Shopify contribue à l'avancement de l'évolution du Canada vers des services numériques à forte valeur ajoutée. L'entreprise offre un logiciel de commerce électronique multicanal sur abonnement qui est utilisé par les commerçants (petits, moyens et grands) pour gérer leur entreprise sur tous les canaux de vente, le Web, les vitrines mobiles, les points de vente physiques, les vitrines des médias sociaux, les vitrines de magasins multimédias, les places de marché, ainsi que les boutiques physiques et éphémères.

### Facteurs de croissance, rendement financier et positionnement sur le marché

Shopify s'est considérablement développé ces dernières années, principalement en raison de l'essor du commerce électronique qui a incité de nombreuses petites entreprises à vendre leurs produits en ligne, et plus récemment pendant la pandémie actuelle de COVID-19, car de plus en plus d'entreprises (dont de grandes entreprises mondiales) ont été obligées d'élargir leur présence en ligne. À titre d'exemple, les revenus pour les 12 mois se terminant le 31 mars 2021 s'élevaient à 3,4 milliards de dollars américains, soit une augmentation de 99,6 % par rapport à l'année précédente. Shopify détenait également 8,6 % du marché américain du commerce électronique de détail en 2020, devant des géants mondiaux tels que Walmart, eBay, Apple et Target. En 2021, Shopify indique que plus de 1700 000 entreprises dans 175 pays dans le monde ont réalisé plus de 200 milliards de dollars de ventes en utilisant leur plateforme. Voici quelques-unes des marques de détaillants mondiaux qui utilisent actuellement Shopify : KKW Beauty, Kylie Cosmetics, Gymshark, Fitbit, Penguin Books, Whole Foods Market, Kraft et Heinz, et Tesla.

#### CONTRE LES VENTS CONTRAIRES À L'ÉCHELLE MONDIALE, SHOPIFY FACILITE LES EXPORTATIONS

Total du commerce international et total du commerce international des commerçants de Shopify, variation annuelle en pourcentage



#### Connectivité aérienne

Si l'on considère qu'environ 40 à 45 % du fret aérien international mondial est constitué de fret ventral (transporté sur des avions de passagers), une connectivité aérienne fiable et continue est importante pour les abonnés de Shopify. L'essor du commerce électronique se poursuivra probablement dans les années à venir, et Shopify est bien placée pour soutenir cette tendance positive. Par exemple, en 2020, alors que la croissance totale du commerce international de marchandises était négative, la croissance du commerce international de Shopify était estimée à 74,5 %.

Source : Organisation mondiale du commerce, Shopify, analyse de Deloitte

## Commerce international et fret aérien

En 2020, les exportations canadiennes des commerçants liés à Shopify ont dépassé la croissance des exportations de 94,8 %. Dans les années à venir, le fret aérien – qu’il s’agisse de cargo ou de fret ventral – demeure un vecteur important pour soutenir le succès de plusieurs industries et entreprises, y compris les entreprises canadiennes de toutes tailles.

Toute pénurie future de fret ventral ou de cargo peut perturber la croissance des PME canadiennes qui dépendent des expéditions aériennes pour atteindre leurs nouveaux clients,

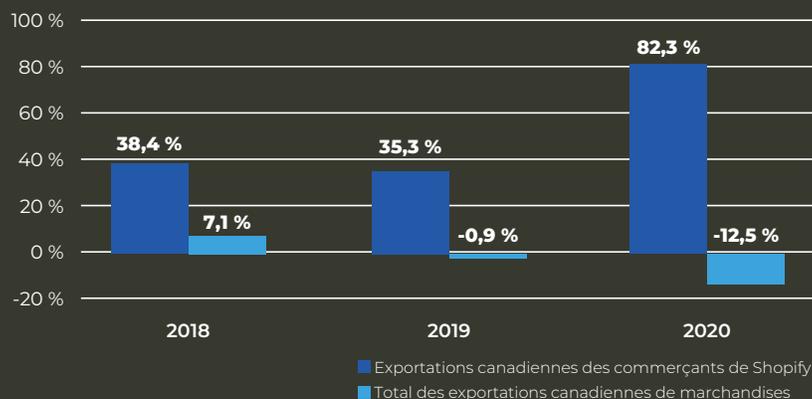
compromettant ainsi des centaines d’emplois. Les pénuries peuvent également entraîner une hausse des prix pour les entreprises canadiennes, ce qui affecte leur capacité de concurrencer sur les marchés régionaux et internationaux.

Les commerçants de Shopify – et donc, par extension Shopify – bénéficieraient d’un marché plus concurrentiel pour les services de fret aérien, ce qui permettrait de réduire les coûts et les délais d’expédition. La rapidité et les coûts sont une préoccupation majeure pour les commerçants canadiens lorsqu’il s’agit d’expédier des marchandises. Par exemple, l’expédition d’un article de Toronto à Vancouver peut coûter le double de ce qu’elle coûte de New York à Los Angeles, ce qui a un impact négatif sur les consommateurs et les commerçants.

Un défi unique auquel sont confrontés de nombreux commerçants canadiens de vente directe aux clients est qu’ils doivent expédier leurs produits au Canada et aux États-Unis. Cela signifie qu’ils doivent avoir potentiellement deux centres de traitement des commandes et traiter avec plusieurs entreprises de transport. D’un point de vue logistique, il s’agit d’une opération plus complexe et plus coûteuse que la façon dont un commerçant équivalent basé aux États-Unis pourrait fonctionner pour atteindre le même niveau de ventes.

## EN 2020, LES COMMERÇANTS CANADIENS ONT DÉPASSÉ LA CROISSANCE DES EXPORTATIONS DE 94,5 %

Variation annuelle en pourcentage des exportations



Source : Shopify ; analyse de Deloitte ; Organisation mondiale du commerce

# 02

## **Connectivité aérienne au Canada**





## Que signifie la connectivité aérienne?

Dans sa forme la plus simple, la connectivité aérienne peut être définie comme un vol qui relie deux destinations. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit la connectivité aérienne comme étant la capacité d'un réseau à déplacer des passagers de leur point d'origine à leur destination.<sup>5</sup> Mais la connectivité aérienne peut être mesurée de diverses façons. Par exemple, il n'est pas nécessaire qu'un vol entre deux points (l'origine et la destination) soit un vol direct pour être considéré comme étant connecté. En d'autres termes, il peut y avoir des points de connexion entre les deux points de destination, tant que les passagers peuvent voyager de leur point d'origine à leur destination finale. Cependant, les gens ont tendance à préférer l'itinéraire le plus direct et le plus rapide lorsqu'il s'agit de voyager en avion, et la connectivité directe a donc généralement plus de poids que la connectivité indirecte.

Comme il existe différentes façons de définir la connectivité, il existe également différentes façons de la mesurer. Certains mesurent la connectivité en se basant sur le nombre de destinations desservies par des services aériens directs sans escale, tandis que d'autres ont mis au point des méthodologies plus complexes qui tiennent compte de divers facteurs, tels que les types de connexions, le niveau d'activité économique associé au pays de destination ou la taille de la population, et les coûts associés aux voyages aériens.

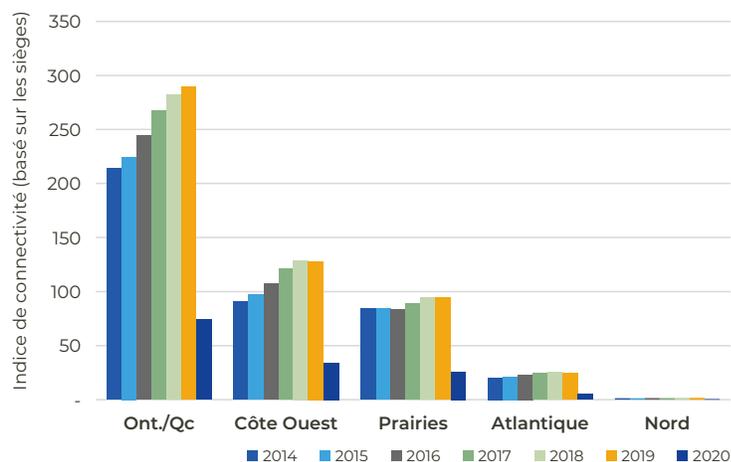
### Notre méthodologie

L'analyse présentée dans les sections suivantes est fondée sur une méthodologie qui mesure séparément la connectivité directe et indirecte. La connectivité directe du Canada est mesurée en calculant le nombre de sièges directs disponibles à partir des aéroports du Canada et en pondérant ce chiffre par le degré d'importance de ces destinations. Par exemple, la liaison directe entre Vancouver et Toronto a un poids plus important que la liaison directe entre Vancouver et Winnipeg. Cela s'explique par le fait qu'il y a plus de destinations directes accessibles depuis Toronto que depuis Winnipeg. Quant à la connectivité indirecte du Canada, elle est mesurée en fonction du nombre d'itinéraires probables à l'aide de l'outil de modélisation du réseau aérien LIFTPlan®.

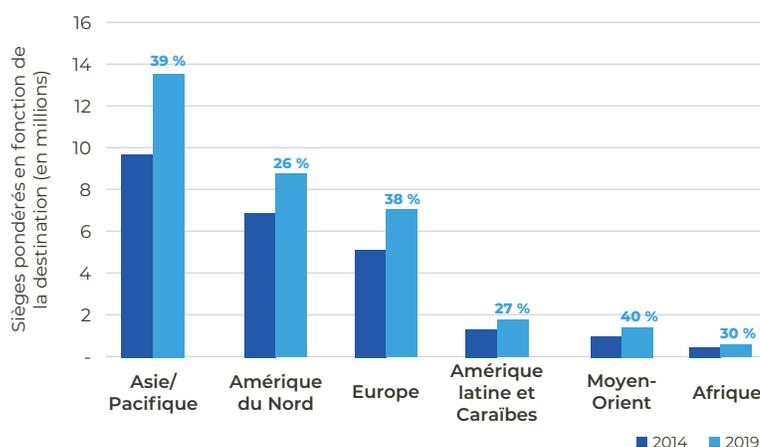
<sup>5</sup>ICAO (2013), Conférence mondiale sur le transport aérien (ATConf/6-WP/20).

# Connectivité aérienne au Canada avant la COVID-19

Avant la COVID-19, la connectivité directe au Canada était en augmentation dans toutes les régions du pays. Entre 2014 et 2019, l'indice de connectivité de chaque région du Canada a augmenté de façon continue, bien que les plus fortes augmentations aient été observées en Ontario, au Québec et sur la côte ouest (Colombie-Britannique). Ces résultats ne sont pas surprenants si l'on considère que les trois plus grands aéroports du Canada (en fonction du nombre de passagers annuels) sont situés dans ces régions. À mesure que la connectivité augmentait au pays, un plus grand nombre de Canadiens, quel que soit leur point d'origine, pouvaient accéder directement à davantage de destinations par voie aérienne, tant au pays qu'à l'étranger. En accédant directement à un plus grand nombre de destinations, les aéroports canadiens, et les collectivités qu'ils desservent, ont pu générer les divers avantages économiques associés au transport aérien. L'augmentation continue de l'accès direct améliore également le nombre de connexions indirectes accessibles aux Canadiens en fournissant un accès indirect à d'autres nœuds du réseau de la destination.



Source: Analyse InterVISTAS à l'aide des données Diio de Cirium



Source: IATA, Connectivité aérienne (2020)

La tendance positive observée au Canada relativement aux niveaux de connectivité aérienne avant la pandémie est similaire aux tendances trouvées ailleurs. Selon les données publiées par l'Association du transport aérien international (IATA), chaque région du monde connaissait une croissance du nombre de liaisons directes en 2019. Le nombre de paires de villes directes augmentait régulièrement, tandis que le prix des voyages aériens, en termes réels, diminuait.

Avant l'épidémie de COVID-19, le Canada et de nombreux autres pays dans le monde tiraient déjà profit des avantages économiques associés au transport aérien sur le plan du commerce, des affaires et des liens sociaux. L'industrie de l'aviation était en pleine croissance avec l'ajout de nouvelles liaisons aux réseaux aériens, l'émergence de nouvelles compagnies aériennes et de nouveaux modèles d'affaires et l'injection de capitaux dans les infrastructures aéroportuaires.

# ÉTUDE DE CAS N° 2

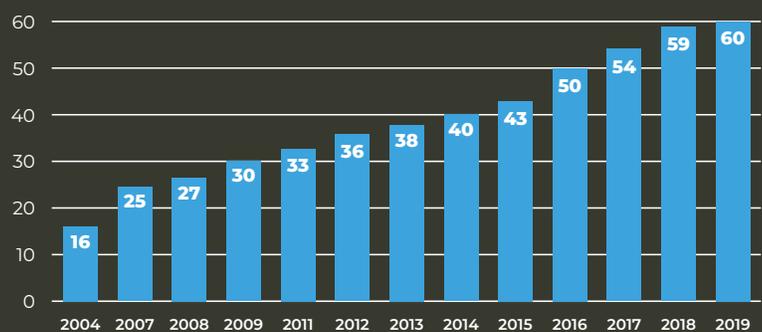
## Grappe de biotechnologie de l'Île-du-Prince-Édouard

PEI BioAlliance est un organisme sans but lucratif dirigé par le secteur privé et chargé d'élaborer la stratégie de croissance de la grappe des biosciences de l'Île-du-Prince-Édouard, qui comprend 60 entreprises de biosciences et sept organismes de recherche, et qui emploie plus de 2 200 professionnels formés au Canada et à l'étranger dans les domaines de la recherche scientifique, de l'assurance et du contrôle de la qualité, de la production, de l'ingénierie et de l'administration des affaires. La grappe abrite Produits naturels Canada, un réseau national qui investit dans des entreprises dont les produits et technologies sont basés sur la chimie des produits naturels, et Emergence, l'incubateur d'entreprises bioscientifiques du Canada atlantique.

Les principaux défis identifiés par PEI BioAlliance pour l'évolution réussie de la grappe comprennent la capacité d'attirer et de retenir des professionnels spécialisés et/ou qualifiés de partout au Canada et dans le monde. De plus, la grappe de l'Î.-P.-É. doit attirer des technologies et des investissements d'autres provinces dans le cadre de sa stratégie de croissance pour les années à venir. Enfin, on a observé que des liaisons de transport limitées peuvent entraîner des coûts logistiques plus élevés pour les entreprises qui exportent vers les marchés internationaux.

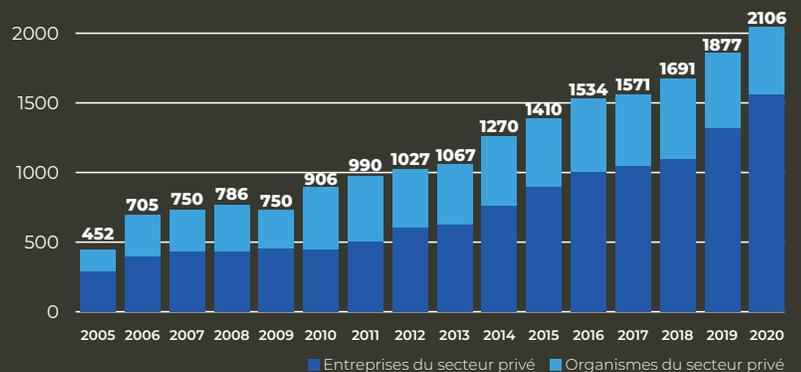
Ces défis sont intimement et inévitablement liés à la connectivité aérienne de l'Île-du-Prince-Édouard au Canada et avec les marchés cibles aux États-Unis, en Europe et en Asie. L'évolution possible vers des trajets à deux ou trois escales au départ ou à destination de Charlottetown est susceptible de ralentir les progrès futurs en ce qui concerne les défis susmentionnés.

CROISSANCE DE L'ENTREPRISE (2005-2020)



Source: PEI BioAlliance, Plan stratégique 2020

CROISSANCE DE L'EMPLOI (2005-2020)



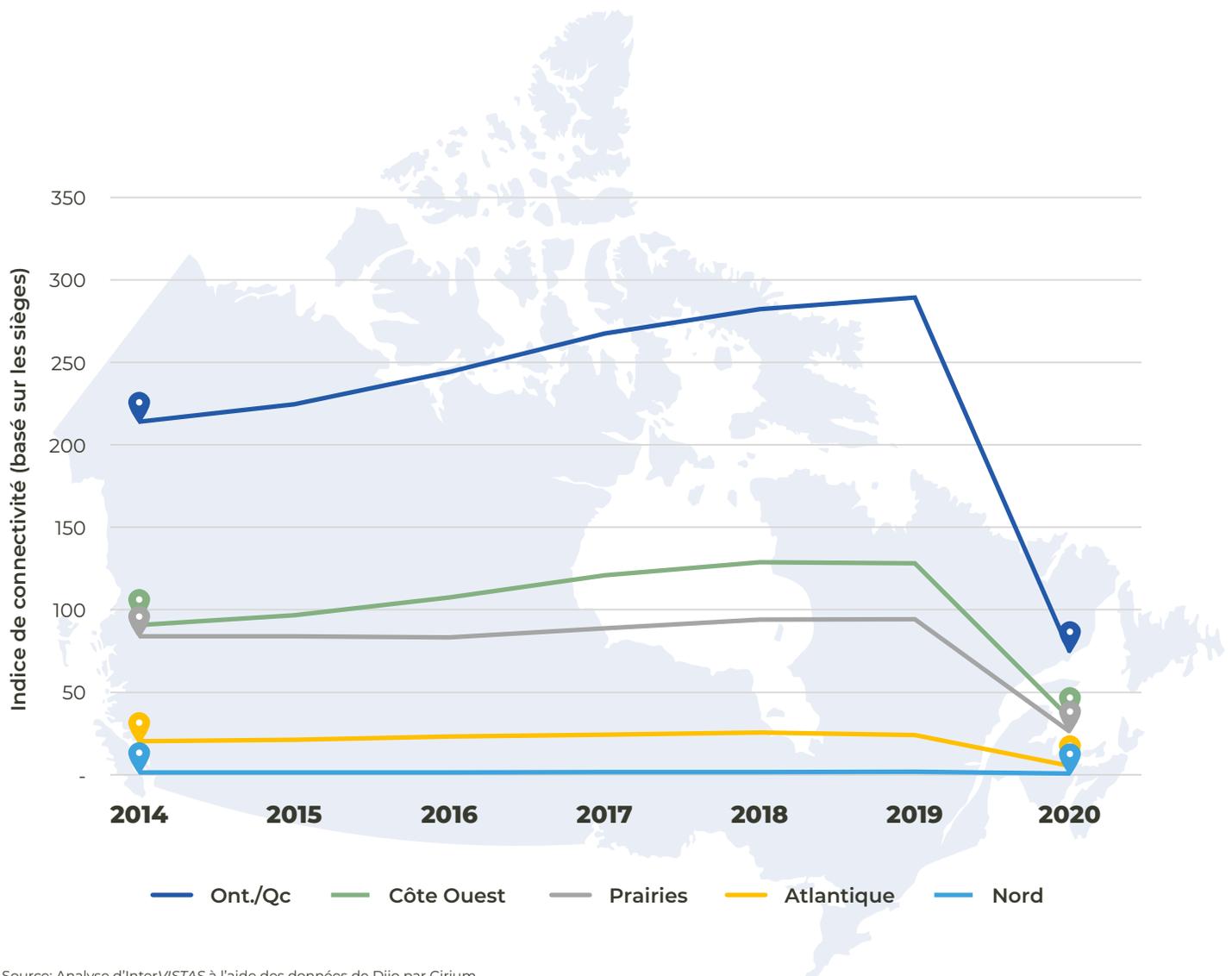
Source: PEI BioAlliance, Plan stratégique 2020

Pour l'avenir, les besoins requis en matière de connectivité aérienne comprennent un meilleur accès aux destinations internationales pour les entreprises locales grâce à des liaisons plus fréquentes à destination et en provenance de Charlottetown, Î.-P.-É., y compris par l'intermédiaire des plaques tournantes canadiennes. Cela aura une incidence positive sur les questions commerciales clés telles que l'accès au capital, le recrutement de talents, l'attraction de nouvelles entreprises, ainsi que le développement des marchés d'exportation et les relations avec la clientèle.



# Connectivité aérienne actuelle du Canada

Les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les voyages aériens au Canada continuent d'augmenter parce que des restrictions de voyage sont encore en place et que les frontières restent fermées aux voyageurs internationaux. Le même graphique de l'indice de connectivité présenté dans la section précédente, qui mettait en évidence la croissance de la connectivité à l'échelle du pays, est présenté ci-dessous, mais cette fois avec l'indice de connectivité estimatif entre les régions pour 2020. L'énorme baisse de la connectivité directe est évidente, la perte de trafic international étant manifeste en particulier dans les trois plus grandes régions : l'Ontario, le Québec et la côte ouest (Colombie-Britannique).



Source: Analyse d'InterVISTAS à l'aide des données de Diio par Cirium

Le tableau ci-dessous illustre l'ampleur de la suppression de la demande de voyages observée au Canada depuis le début de la pandémie. La connectivité directe a chuté de plus de 90 % dans toutes les régions du Canada en avril 2020 par rapport à la même période en 2019. Le portrait pour 2021 est tout aussi désastreux, avec une baisse encore plus importante de la connectivité directe par rapport à 2019. La seule région qui a connu une légère augmentation de la connectivité entre avril 2020 et avril 2021 est l'Ontario et le Québec. Toutefois, la région est toujours en baisse de 91 % sur le plan de la connectivité directe par rapport aux niveaux d'avant la pandémie.

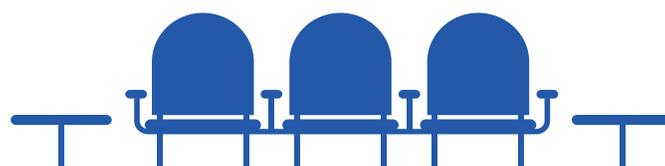
RÉGION	AVRIL 2020 VS AVRIL 2019	AVRIL 2021 VS AVRIL 2019
Ontario/Québec	-94 %	-91 %
Côte Ouest	-93 %	-93 %
Prairies	-92 %	-94 %
Atlantique	-94 %	-98 %
Nord	-90 %	-93 %

Source: Analyse d'InterVISTAS à l'aide des données de Diio par Cirium

La perte de connectivité directe a également affecté les niveaux de connectivité indirecte. À l'aide d'un échantillon de semaine en février 2020 par rapport à février 2021, le tableau ci-dessous montre qu'il y a eu une perte de connectivité directe et indirecte globale dans toutes les régions du Canada. Ces chiffres démontrent également que certaines régions dépendent davantage des liaisons indirectes créées par le biais de services directs. Pour le Canada atlantique, la perte d'environ la moitié de ses options de vols sans escale a entraîné la perte de presque tous ses itinéraires à escale unique.

RÉGION	ITINÉRAIRES SANS ESCALE	ITINÉRAIRES À UNE ESCALE
Ontario/Québec	-71 %	-83 %
Côte Ouest	-67 %	-83 %
Prairies	-76 %	-87 %
Atlantique	-49 %	-93 %
Nord	-28 %	-78 %

Source: Analyse d'InterVISTAS



# Pourquoi devrions-nous nous inquiéter de la connectivité?

Dans le contexte canadien, la connectivité aérienne ne consiste pas simplement à pouvoir voyager entre les villes à des fins de loisirs. Des niveaux élevés de connectivité aérienne permettent d'accéder aux fournitures, aux soins médicaux, à l'éducation et à d'importantes relations commerciales et sociales. Même si l'utilisation des plateformes en ligne a considérablement augmenté pendant la pandémie, certaines régions ne disposent pas d'un substitut en ligne. Pour les collectivités canadiennes les plus éloignées, la connectivité aérienne constitue une planche de salut, tant pour l'accès aux soins médicaux que pour la livraison de fournitures. La connectivité aérienne est également essentielle non seulement pour le déplacement des personnes, mais aussi pour la circulation des biens et le partage des connaissances, notamment dans le domaine des services médicaux, de la distribution d'équipements de protection individuelle et du déploiement de vaccins dans les provinces.

Alors que la pandémie de COVID-19 a contribué à l'augmentation des niveaux du travail à distance et déclenché la migration de la population des centres urbains vers des zones plus rurales (à l'intérieur ou peut-être au-delà des frontières provinciales) – les données de Statistique Canada montrent que Toronto a vu plus de 50 000 personnes quitter la ville, tandis que les villes plus petites, comme Oshawa, sont parmi celles qui connaissent la plus forte croissance<sup>6</sup> – la connectivité aérienne jouera un rôle de plus en plus important à mesure que la demande de transport aérien reviendra à des niveaux normaux. Ces travailleurs déplacés auront probablement des besoins nouveaux et immédiats en matière de voyages en avion, comme celui de renouer avec leurs amis et leur famille dans leur ville d'origine. En outre, l'augmentation du travail à distance observé pendant la pandémie déclenchera probablement le besoin de renouer avec des collègues en personne. Des équipes distantes peuvent choisir d'organiser une journée de réflexion ou une réunion d'équipe plus souvent tout au cours de l'année en raison de la séparation physique des membres de l'équipe. Afin d'assurer le maintien d'un environnement de travail constructif, les travailleurs à distance peuvent générer de nouveaux besoins en matière de voyages d'affaires pour rencontrer les équipes et les clients en personne, peut-être plus qu'avant la COVID, lorsque de grandes équipes travaillaient ensemble en présentiel chaque jour.

**... nous ne pouvons pas augmenter la taille de notre population, agrandir notre assiette fiscale, et attirer des investissements si les gens et les entreprises ne peuvent pas accéder à notre région de façon efficace et à des coûts raisonnables. Les gens ne déménagent tout simplement pas dans des endroits qui sont difficiles d'accès. Les entreprises et les investisseurs non plus.**

**SHERI SOMERVILLE**  
*Cheffe de la direction,  
Chambre de commerce de l'Atlantique*

La connectivité aérienne peut servir de catalyseur à la croissance des entreprises, car certaines d'entre elles cherchent à se développer en dehors des grands centres urbains dans des villes de taille moyenne.

<sup>6</sup>Un récent rapport de Statistique Canada a noté la croissance de l'étalement urbain (les gens quittant les grands centres urbains). Toronto et Montréal ont toutes deux connu des pertes nettes de population entre juillet 2019 et juillet 2020 (-50 375 et -24 880, respectivement). <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210114/dq210114a-eng.htm?HPA=1>



Lorsqu'un service aérien est ajouté à un marché qui n'était pas desservi par les airs auparavant, il devient un facilitateur et un catalyseur direct du développement social et économique. Des recherches ont montré qu'il existe des liens directs entre la connectivité aérienne et la productivité économique,<sup>7</sup> et cela reste vrai malgré la pandémie. La connectivité aérienne est indispensable pour soutenir les migrations interprovinciales essentielles, en particulier dans les destinations non desservies.

La perte de connectivité observée au Canada tout au long de la pandémie a conduit à l'isolement des collectivités à l'échelle du pays, tant au niveau national qu'international. Les entreprises qui dépendaient autrefois d'un niveau minimal de connectivité aérienne peuvent être forcées de se relocaliser ailleurs où des niveaux plus soutenus de connectivité aérienne sont maintenus. La perte actuelle de connectivité aérienne au Canada nuit également à la capacité du pays d'attirer et de conserver des talents et des ressources humaines précieuses. En retour, cela entrave la capacité du Canada à relancer ses activités commerciales dans tous les secteurs économiques touchés. Les entreprises qui cherchent à redémarrer leurs activités et/ou à effectuer des investissements pendant la période de reprise préféreront sans doute les régions géographiques où on a maintenu un niveau soutenu de services aériens. Par exemple, l'industrie du tourisme au Canada, qui soutient plus de 750 000 emplois dans tout le pays,<sup>8</sup> a été sévèrement touchée par le manque de connectivité et dépend des voyages aériens pour attirer des touristes au niveau national et international. Les principales destinations et attractions touristiques risquent d'être fermées et ont déjà subi des diminutions d'effectifs et d'autres mesures de réduction des coûts.

<sup>7</sup> IATA (2007). "Aviation Economic Benefits." Economics Briefing No 8.

<sup>8</sup> Statistique Canada (2020). "Les répercussions économiques des restrictions de voyage sur l'économie canadienne en raison de la pandémie de COVID-19." <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-626-x/11-626-x2020023-eng.htm>

---

# ÉTUDE DE CAS N°3

---

## Accès aux collectivités nordiques et éloignées

Le Canada est un pays vaste et diversifié sur le plan géographique. Même si la majorité de la population vit dans le sud du pays, il existe un certain nombre de collectivités nordiques et éloignées d'un océan à l'autre pour qui la connectivité aérienne est une bouée de sauvetage vitale. Ces collectivités dépendent de la connectivité avec les principaux centres pour diverses raisons : réapprovisionnement, accès aux soins médicaux, accès à l'éducation, liens sociaux, amélioration des infrastructures et transport de marchandises, entre autres. En plus de ces collectivités nordiques et éloignées, comme le montre la carte ci-dessous, il existe un certain nombre de collectivités proches du nord, qui dépendent tout autant de la connectivité et, bien qu'elles puissent avoir accès aux routes toute l'année, pour beaucoup de ces collectivités, le transport aérien est une option essentielle pour de nombreux déplacements.



Pour de nombreuses collectivités éloignées et nordiques, le transport aérien peut être la seule option viable à l'année pour les déplacements et l'accès – par exemple, au Nunavut, il n'y a pas de routes pavées reliant les villes ou le territoire à d'autres provinces ou territoires.<sup>9</sup> Un autre exemple est celui de Churchill, au Manitoba, où l'accès au reste de la province se fait uniquement par voie ferroviaire et aérienne. Cette situation a été un problème majeur pour la ville et ses résidents en 2017, lorsque la voie ferrée a été endommagée en raison d'une inondation, entraînant une augmentation des coûts de toutes les fournitures et un accès limité au reste de la province et du pays. L'accès aérien était primordial pour les résidents de la collectivité, car il s'agissait du seul lien avec le reste de la province et du pays.

Bien qu'il existe des solutions de rechange à la connectivité aérienne (par exemple, les services maritimes, ferroviaires et l'Internet – pour la connectivité sociale), certains besoins, comme les soins médicaux, reposent entièrement sur la connectivité aérienne. Pour de nombreuses collectivités, conduire, surtout en hiver, n'est pas une option viable. Même si certaines collectivités disposent de cliniques médicales, bon nombre de procédures et d'équipements de test ne sont pas disponibles. Les résidents doivent donc pouvoir se rendre par avion dans les grands centres pour obtenir ces services.

Il est important de disposer d'une connectivité constante avec les principaux centres d'aviation pour attirer les étudiants nationaux et internationaux dans les régions situées en dehors des grands centres. Ces établissements fournissent des emplois dans la région et peuvent favoriser la croissance dans la région, car certains étudiants peuvent choisir de rester après leurs études. Il en va de même pour les possibilités de développement économique plus larges pour les collectivités nordiques, éloignées et proches du Nord. Une connectivité aérienne constante est importante pour le tourisme, le développement des entreprises et pour attirer de nouveaux investissements dans ces régions.

À la suite de la pandémie de COVID-19, certaines collectivités ont perdu des niveaux considérables de services aériens, et ces collectivités plus nordiques ont été touchées par la perte de services directs, mais aussi par la perte de nombreuses options de connexion indirecte. Des aéroports comme Prince Rupert, Prince George, Fort McMurray, North Bay et des aéroports de liaison plus au sud, comme Edmonton, ont perdu des niveaux de service importants. North Bay, par exemple, a perdu sa liaison directe avec Toronto et n'est plus reliée qu'à Sudbury.<sup>10</sup> L'aéroport de Prince George a perdu les services directs vers cinq de ses destinations et a vu ses services restants réduits à près de 75 % des sièges disponibles avant la pandémie.<sup>11</sup>

Étant donné l'importance de la connectivité aérienne dans ces régions, les investissements dans les infrastructures sont essentiels pour garantir le maintien des services. Dans certaines régions, les types d'avions utilisables sont limités (avec l'infrastructure actuelle), et un investissement dans de nouvelles pistes et de nouveaux systèmes permettrait d'utiliser davantage de types d'avions et d'éventuels futurs avions (comme les avions électriques). Les compagnies aériennes qui desservent le Nord comprennent de grandes lignes aériennes et d'autres compagnies spécifiques à l'Arctique (comme Air North, Canadian North, entre autres). Même si les gouvernements (provinciaux et fédéral) appuient l'infrastructure dans bon nombre de ces régions, les répercussions de la pandémie de COVID-19 sont susceptibles d'entraver l'augmentation de la connectivité (au-delà des niveaux de service essentiels), car les compagnies aériennes décident des itinéraires qu'elles choisissent d'exploiter en premier et de la destination d'une éventuelle expansion.

---

<sup>9</sup> Ressources naturelles Canada

<sup>10</sup> Analyse d'InterVISTAS de Diio par Cirium Data.

<sup>11</sup> Analyse d'InterVISTAS des données de Diio par Cirium.

**03**

---

**Le coût (futur) du transport  
aérien au Canada**



# Facteurs ayant une incidence sur le prix du transport aérien

Le prix du transport aérien au Canada est basé sur une variété de facteurs de coût. Les fournisseurs de services de transport aérien, comme les compagnies aériennes, doivent faire face à des coûts d'exploitation structurellement élevés, notamment le carburant et la main-d'œuvre. Historiquement, le carburant a été le coût d'exploitation le plus important, représentant généralement environ un tiers des dépenses d'exploitation d'un transporteur. Les prix du carburant étant notoirement volatils, l'exposition élevée d'une compagnie aérienne aux fluctuations des prix du carburant est un risque permanent. Les coûts de main-d'œuvre comprennent principalement les équipages de vol et de cabine, mais également le personnel de maintenance au sol, d'entretien et de répartition nécessaire pour exploiter un avion en toute sécurité. Les autres catégories de coûts comprennent la propriété de l'avion, la maintenance des avions, la navigation, ainsi que divers frais d'atterrissage et d'aérogare.

De même, les aéroports doivent faire face à une variété de coûts fixes et variables, mais contrairement aux compagnies aériennes, la majorité de la base des coûts d'un aéroport sont des coûts fixes, car ils sont les principaux fournisseurs d'infrastructures. Tous ces coûts sont répartis entre les différents acteurs du secteur, puisque les compagnies aériennes et les passagers sont tenus de contribuer aux coûts d'exploitation de l'aéroport, et les passagers doivent payer pour utiliser les services des compagnies aériennes. Le montant final à payer est largement influencé par la volonté de payer du voyageur.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Bien que cette analyse soit concentrée sur l'augmentation du prix pour les passagers, il y a également un impact sur les expéditeurs de fret, parce qu'ils sont également tributaires de la connectivité aérienne.

# Le lien entre le prix et la demande de passagers

Il est bien connu que le prix du transport aérien a une incidence sur la demande. Cette incidence est connue sous le nom d'**élasticité de la demande par rapport au prix**. L'élasticité-prix de la demande est utilisée pour mesurer la sensibilité des achats d'un bien ou d'un service par les consommateurs (c'est-à-dire la quantité demandée/achetée, dans ce cas le nombre de passagers) aux changements de prix d'un bien ou un service donné (dans ce cas, le prix du billet d'avion). L'élasticité-prix de la demande est formellement définie comme suit :

$$\text{Élasticité-prix} = \frac{\% \text{ "Modification de la quantité demandée"} }{\% \text{ Changement de prix}}$$

Comme la quantité demandée diminue généralement lorsque le prix augmente, on s'attend à ce que ce rapport soit négatif.<sup>13</sup> À titre d'exemple, supposons qu'un bien ait une élasticité-prix de -0,7. Donc, une augmentation de 10 % du prix entraînera une baisse de 7 % de la quantité demandée. Pour un bien dont l'élasticité-prix est de -1,4, une augmentation de 10 % du prix entraînera une baisse de 14 % de la quantité demandée. L'industrie de l'aviation étudie depuis des années l'élasticité de la demande par rapport au prix. Étant donné que la plupart des passagers fondent leurs décisions de voyage sur le prix du billet d'avion qu'ils reçoivent des compagnies aériennes, la majorité des recherches ont été axées sur l'élasticité-prix des compagnies aériennes.

Les études sur l'élasticité-prix de la demande des compagnies aériennes donnent des résultats variables, mais une synthèse permet de dégager trois grandes conclusions largement acceptées :

- 1 La demande des passagers réagit au prix et, en général, cela se traduit par une réponse élastique aux tarifs aériens.**  
Une réponse est considérée comme étant élastique si le pourcentage de baisse de la demande est supérieur au pourcentage d'augmentation du prix.
- 2 La demande des passagers dépend non seulement du tarif de base de la compagnie aérienne, mais aussi d'autres éléments qui constituent le prix total final payé par le passager.**  
Ces éléments comprennent les taxes, les frais d'aéroport, les suppléments des compagnies aériennes (par exemple, les suppléments de carburant en période de prix élevés du carburant) et, de plus en plus, les frais accessoires imposés par les compagnies aériennes pour des services tels que la sélection de sièges, les frais de bagages et les repas à bord. De plus en plus, le prix global payé par le passager augmente plus rapidement que le tarif de base.
- 3 Une des principales conclusions de la recherche est que l'ampleur d'un changement de prix joue un rôle clé dans la détermination de l'élasticité de la réponse des consommateurs.**

<sup>13</sup> Même si cela vaut pour les tarifs aériens, certains biens et services ont l'effet inverse (c'est-à-dire que, lorsque le prix augmente, la demande pour le produit augmente).

# Que se passe-t-il lorsque le prix du transport aérien augmente?

À ce stade, étant donné que la pandémie est toujours en cours et qu'on ne sait pas quand les voyages aériens seront encouragés et/ou autorisés à des fins non essentielles, il est impossible de définir avec précision toute l'ampleur des augmentations de prix qui pourraient survenir compte tenu des coûts croissants auxquels sont confrontés les compagnies aériennes, les aéroports et les autres fournisseurs de services dans la chaîne d'approvisionnement du transport aérien.

Dans cette section, en utilisant le concept d'élasticité-prix de la demande, nous estimons les résultats potentiels si les prix que doivent payer les passagers augmentent de montants hypothétiques, mais possibles. Les augmentations hypothétiques sont appliquées au prix final du billet d'avion payé par les passagers. Nous ne supposons pas la raison spécifique de l'augmentation des prix. Il pourrait s'agir de l'augmentation des coûts de navigation aérienne, des tarifs de base, des frais accessoires, des taxes gouvernementales, etc. Toutefois, il convient de noter que certains coûts accrus auxquels l'industrie est confrontée en raison des difficultés financières liées à la COVID-19 pourraient être répercutés sur les voyageurs.

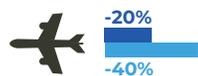
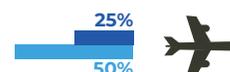
En 2019, le tarif aérien moyen payé par les passagers au Canada était d'environ 470 \$, et il y avait environ 162 millions de passagers dans les aéroports du Canada.<sup>14</sup> Le tableau ci-dessous montre la suppression de la demande de voyages qui en résulterait dans le cas d'une augmentation hypothétique de 25 % et 50 % du prix du transport aérien au Canada. Les tarifs aériens moyens qui en résulteraient seraient respectivement d'environ 590 \$ et 705 \$.

Les estimations de l'élasticité-prix de la demande sont basées sur celles rapportées par l'IATA. Des recherches plus récentes ne suggèrent pas de changements substantiels dans les estimations trouvées dans l'étude de l'IATA de 2007 pour l'Amérique du Nord, qui comprend le Canada. L'analyse présentée ici est basée sur des augmentations de prix qui se produisent à l'échelle nationale. Si les augmentations de prix ne concernaient que des marchés spécifiques, on pourrait s'attendre à ce que la réponse de la demande soit plus forte (c'est-à-dire, une perte plus importante de la demande de passagers). Toutefois, de multiples facteurs entrent en jeu dans la reprise du transport aérien au Canada, et on ne connaît pas encore le niveau de la demande refoulée – et certains segments passagers sont susceptibles d'être moins sensibles aux augmentations de prix.



## Estimation globale de l'élasticité

## Augmentation du prix



## Demande potentielle perdue

Source: Analyse d'InterVISTAS

■ Scénario 1 ■ Scénario 2

<sup>14</sup> Données sur les tarifs aériens moyens à partir des données de Sabre MIDT; nombre de passagers annuels aux aéroports du Canada de Statistique Canada.

Selon notre analyse, la perte estimée de la demande de passagers résultant d'une augmentation de 25 % du prix du transport aérien est de 20 %. D'après le 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 cette analyse porte sur le trafic passagers dans son ensemble, l'expérience a montré qu'il existe une différence de sensibilité au prix entre les divers segments de passagers. Historiquement, les voyageurs d'affaires ont été moins sensibles aux prix que le voyageur d'agrément moyen. Pour le voyageur d'affaires, la fréquence et le trajet sont des facteurs déterminants dans le choix des vols. Pour le voyageur d'agrément, le prix est le facteur le plus important.

Les recherches basées sur l'analyse d'enquêtes montrent qu'il existe un potentiel d'évolution dans les voyages d'affaires, en particulier dans le cas des réunions intraentreprise. Toutefois, les activités de vente et de développement des affaires nécessitent toujours des réunions en personne, de sorte que ce segment est moins susceptible de disparaître en raison de la récente tendance à la vidéoconférence pendant la COVID-19.<sup>15</sup> Pour le Canada, le retour des voyages d'affaires – un moteur de la croissance économique – est crucial pour la reprise économique à long terme.<sup>16</sup>

La volonté des voyageurs de payer pour les voyages aériens peut changer après la COVID-19, mais il est encore trop tôt pour tirer des conclusions. Il se peut que la demande soit extrêmement élevée au tout début de la reprise et que, par conséquent, les passagers d'agrément soient prêts à payer des tarifs plus élevés pour pouvoir voyager à nouveau. En revanche, les voyages d'affaires peuvent devenir plus sensibles au prix à mesure que les entreprises réduisent leurs coûts et passent à des plateformes vidéo et Web pour les réunions et les communications courantes. Cependant, quels que soient la combinaison de passagers et leur comportement hypothétique après la COVID-19, une forte augmentation des prix des voyages aériens aurait certainement une incidence sur le nombre de passagers dans les aéroports canadiens.



<sup>15</sup> IdeaWorks Company (2020) "The Journey Ahead: How the Pandemic and Technology will Change Airline Business Travel" <https://ideaworkscompany.com/wp-content/uploads/2020/12/Journey-Ahead-Airline-Business.pdf>

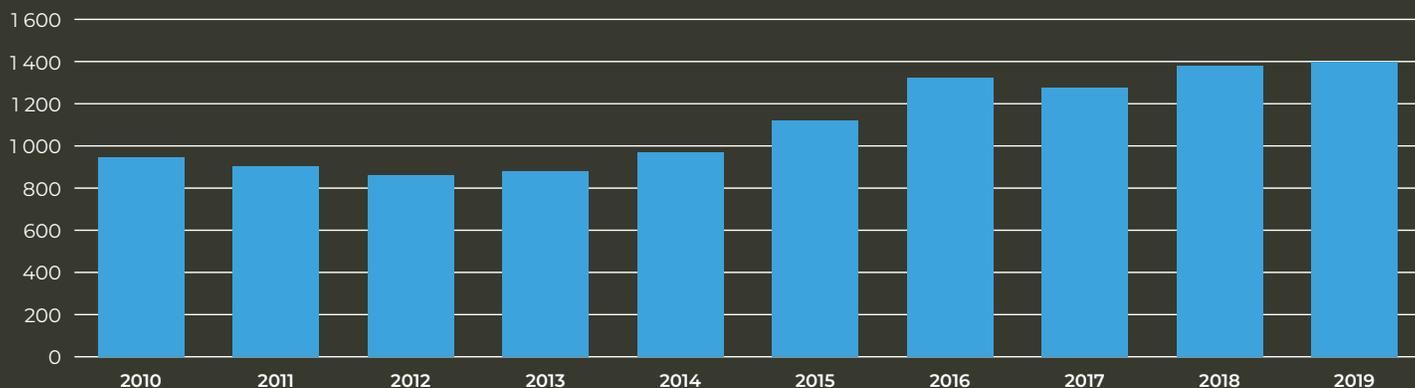
<sup>16</sup> Coscia, Neffeke, et Hausmann (2020) "Knowledge diffusion in the network of international business travel." Voir Harvard University Growth Lab: <https://growthlab.cid.harvard.edu/academic-research/business-travel>

# ÉTUDE DE CAS N°4

## Fournisseur de fruits de mer sur la côte ouest

La Colombie-Britannique abrite un des secteurs des produits de la mer les plus dynamiques et diversifiés d'Amérique du Nord, et jouit d'une réputation internationale pour ses produits sûrs, fiables et de qualité supérieure. La salubrité des aliments, la traçabilité et la durabilité sont les pierres angulaires de la marque de la Colombie-Britannique. Les fournisseurs locaux sont d'ailleurs régulièrement reconnus par des organismes tels que le programme Ocean Wise et des publications réputées comme *SeafoodSource*. Les exportations sont en hausse ces dernières années. En 2019, les exportations internationales des produits de la mer de la Colombie-Britannique ont atteint 1,41 milliard de dollars, en hausse de 57 % par rapport à 2013. Les États-Unis, la Chine, le Japon, Hong Kong et l'Ukraine sont les cinq principaux marchés d'exportation. Le Nigeria, le Royaume-Uni et la Lituanie sont les marchés d'exportation qui ont connu la plus forte croissance en 2019, selon le ministère de l'Agriculture de la Colombie-Britannique.

### EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE L'AQUACULTURE ET DES PÊCHES COMMERCIALES SAUVAGES DE LA C.-B. (EN MILLIONS \$)



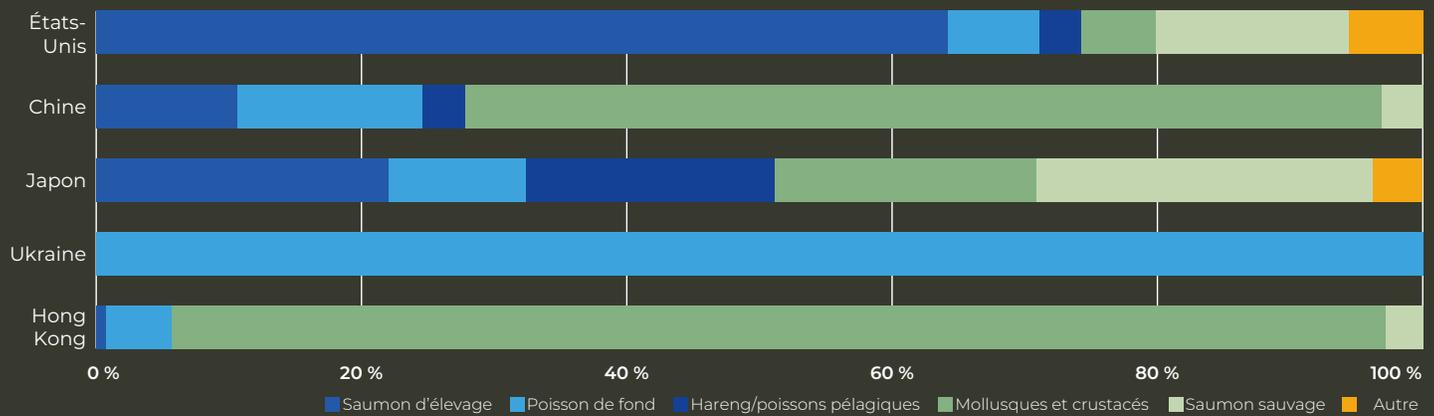
Source: Adapté de l'analyse CATSNET d'Agriculture et Agroalimentaire Canada

Les fournisseurs de produits de la mer en Colombie-Britannique vont des entreprises bien établies offrant un large éventail de produits destinés à la consommation canadienne et étrangère, aux producteurs de niches qui se concentrent sur quelques produits haut de gamme principalement destinés aux marchés étrangers. Fondée en 2007 par des pêcheurs locaux, **Organic Ocean Seafood** fournit des fruits de mer récoltés de manière durable aux marchés de la restauration de la vente au détail haut de gamme au Canada et en Asie. Les produits exportés comprennent le saumon, le flétan, la morue-lingue, le sébaste, les crustacés sauvages et les coquillages de mariculture. Visant une expansion sur les marchés asiatiques, **Fanny Bay Oysters** propose des produits de mollusques et de crustacés de qualité supérieure provenant du littoral de la Colombie-Britannique, comme les palourdes japonaises, les huîtres du Pacifique, les moules bleues et les pétoncles du Pacifique. Positionné dans un segment de niche, **Best Honor International Seafood** est un exportateur de panorpes du Pacifique, un type de palourde géante originaire de la côte ouest de la Colombie-Britannique. **Gourmet Ocean** est une

entreprise d'aquaculture durable spécialisée dans l'exportation de concombres de mer rouge géant de qualité supérieure, entièrement naturel et pêché à l'état sauvage, un produit fort apprécié en Asie. Exportant vers la Suisse et la Pologne, **Little Miss Chief Gourmet**, une entreprise autochtone enregistrée, propose du saumon fumé sauvage gastronomique du Pacifique mariné dans du vin biologique de la vallée de l'Okanagan.

Compte tenu de la réputation internationale et de la portée croissante des fournisseurs locaux de fruits de mer sur les marchés mondiaux, l'accès à des services aériens fiables à l'intérieur et en provenance de la Colombie-Britannique est fondamental pour soutenir la croissance continue et le succès de ce secteur économique clé. La capacité d'entreprises novatrices comme **Little Miss Chief Gourmet** de réussir sur les marchés étrangers dépend largement de la connectivité aérienne de la Colombie-Britannique avec les marchés européens et nord-américains. Des entreprises telles que **Gourmet Ocean** et **Best Honor International** dépendent des services aériens en provenance et à destination de l'Asie et au-delà. Une connectivité aérienne réduite de la Colombie-Britannique peut avoir une incidence négative sur l'expansion et le positionnement de ces entreprises sur les marchés étrangers.

#### LES CINQ PRINCIPAUX MARCHÉS DE FRUITS DE MER DE LA C.-B. – PARTS PAR ESPÈCES





## **Qu'est-ce que tout cela signifie pour la concurrence?**

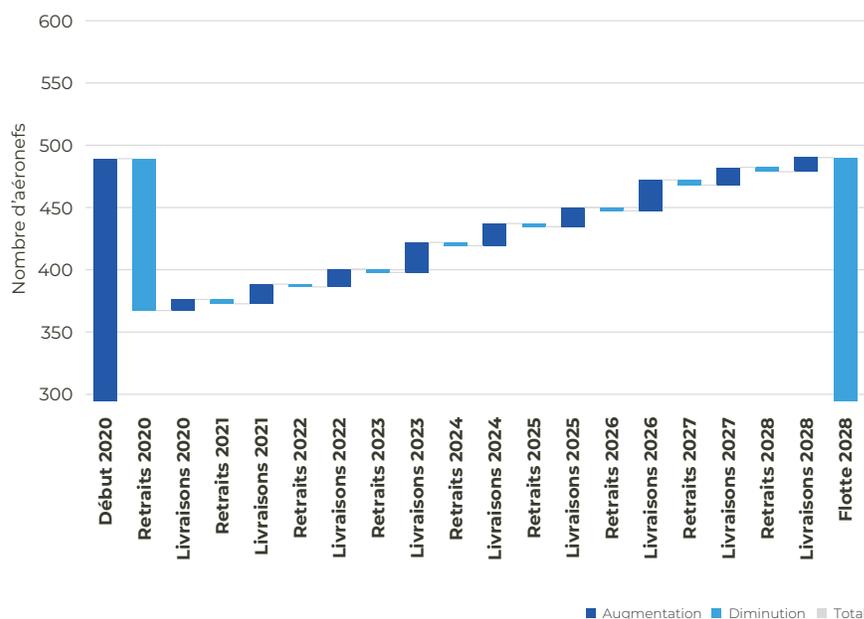
Les compagnies aériennes et les aéroports du Canada ont été confrontés à de graves difficultés financières pendant la crise de COVID-19 et continuent de l'être. La situation financière fragile des aéroports canadiens depuis mars 2020 a également entraîné la mise à pied de personnel et le report d'investissements en immobilisations. Mais surtout, la situation financière du secteur canadien de l'aviation aura probablement une incidence sur le paysage concurrentiel et sur la capacité des compagnies aériennes et des aéroports canadiens à concurrencer leurs homologues américains.

En 2020, Air Canada a mis définitivement hors service plus de 70 appareils. Du côté des États-Unis, certains transporteurs de réseau ont ajouté de nouveaux appareils à leur flotte, tandis que d'autres ont ajouté de nouveaux vols vers de nouvelles destinations ou ont augmenté leur capacité avec de plus gros avions sur les trajets existants. En outre, deux nouveaux transporteurs à bas prix ont annoncé la création de nouveaux réseaux intérieurs américains – Avelo Airlines et Breeze Airways. Puisque les compagnies aériennes américaines ont pu conserver une plus grande partie de leur flotte (le retrait d'appareils étant généralement axé sur l'avancement des mises hors service prévues), elles disposent d'une plus grande flotte pour optimiser rapidement leurs réseaux

à court terme afin de répondre à la demande intérieure accrue. Par exemple, United Airlines n'a réduit sa flotte en 2020 que de 6 % et Southwest n'a réduit la sienne que de 3,9 %. En même temps, United a commandé 25 Boeing 737 Max, en plus des commandes existantes pour cet appareil.<sup>17</sup> Le graphique ci-dessus illustre la flotte des compagnies aériennes canadiennes de 2020 à 2028. La forte diminution observée en 2020 pourrait prendre jusqu'en 2028 pour revenir à son niveau normal, ce qui rend difficile pour les compagnies aériennes canadiennes d'atteindre les niveaux de demande actuellement prévus en 2025. Même si les compagnies aériennes peuvent élargir leur flotte à l'avenir en fonction de la reprise de la demande, le processus d'acquisition d'appareils supplémentaires prendra probablement un certain temps, ce qui risque de faire perdre l'occasion de tirer profit de toute augmentation de la demande de transport aérien.

Pour de nombreuses liaisons intérieures, cela pourrait signifier que la capacité, en termes de fréquence des vols et de sièges disponibles, sera réduite, du moins à court terme. Pour les marchés internationaux, cela pourrait se traduire par des routes desservies par des transporteurs étrangers (basés aux États-Unis et ailleurs), plutôt que par des compagnies aériennes canadiennes. De nombreux transporteurs étrangers ont bénéficié d'un plus grand soutien de leur gouvernement (au début de la pandémie), de sorte qu'ils ont pu maintenir une plus grande capacité de vol pendant la pandémie. Il est donc plus difficile pour les transporteurs canadiens de rivaliser sur le même marché international d'aviation, étant donné les avantages dont bénéficient ces transporteurs étrangers.

Cela dit, la diminution de la capacité des transporteurs canadiens a eu pour effet d'attirer de nouvelles capacités des transporteurs régionaux et des nouveaux venus à très bas prix. Même si ces transporteurs pourraient couvrir la capacité perdue sur certains marchés régionaux et moyen-courriers, tel qu'indiqué, ils n'offrent pas la même connectivité aux marchés internationaux desservis par les grands transporteurs. Les grandes compagnies canadiennes pourraient être désavantagées pour ce qui est de rétablir le service international au même rythme que leurs concurrents étrangers à court terme.



Source: Boeing, Airbus, rapports des transporteurs, analyse d'InterVISTAS; Flotte principale des transporteurs réguliers canadiens seulement

<sup>17</sup> Communiqué des résultats financiers 2020 de United ; FlightGlobal ; résultats annuels 2020 de Southwest

# ÉTUDE DE CAS N°5

## Importance de la connectivité aérienne pour soutenir l'industrie touristique de l'Alberta

### 1. Aperçu : l'industrie touristique de l'Alberta

L'industrie touristique de l'Alberta est un moteur important de l'économie provinciale, qui employait 68 000 personnes dans 20 000 entreprises liées au tourisme en 2019. Ces entreprises ont accueilli près de 35 millions de visites-personnes, qui ont dépensé 8,2 milliards de dollars dans la province en 2019 dans les établissements d'hébergement payants, les restaurants, les commerces de détail, les attractions

et les services de transport terrestre et autres entreprises qui ont vendu des biens ou des services aux visiteurs.<sup>18</sup> Le tourisme comprend les voyages d'agrément et les voyages d'affaires. Les voyages d'affaires sont souvent liés à la participation à des réunions, des conférences et des congrès. Ces voyageurs représentent également une partie des dépenses dans les divers hébergements, restaurants et autres entreprises connexes. Pour certains voyageurs d'affaires, leurs dépenses peuvent également être plus importantes, en moyenne, que celles d'un voyageur d'agrément.

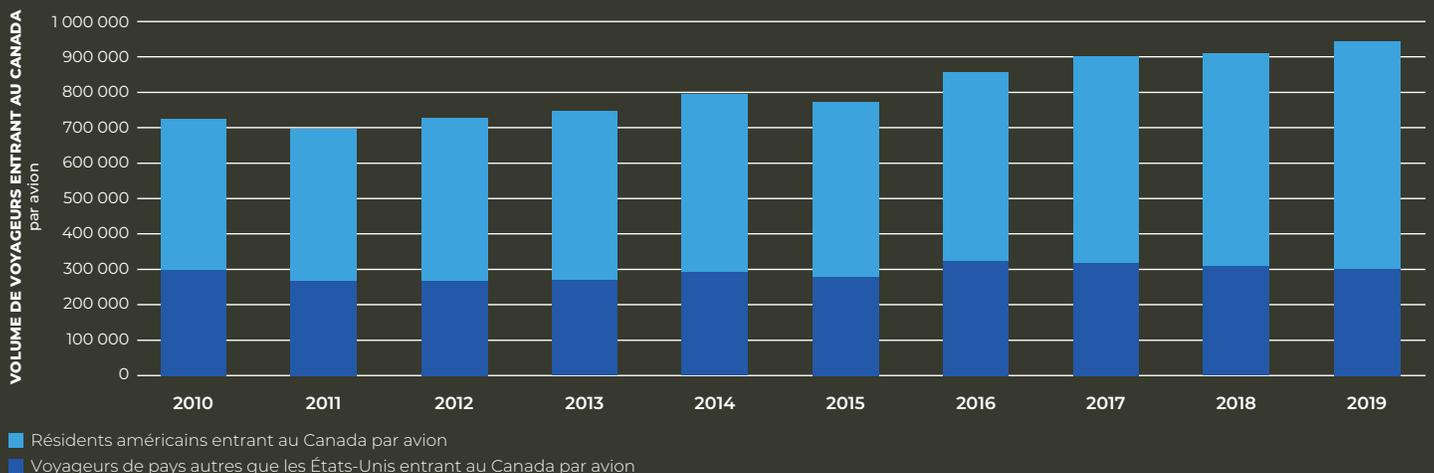
de dollars dans l'économie provinciale

L'Alberta a accueilli 35 millions

de visites-personnes en 2019,

qui ont dépensé 8,2 milliards

de dollars dans l'économie provinciale



Source: Statistique Canada. Tableau 24-10-0005-01 Voyageurs internationaux entrant ou revenant au Canada, selon la province d'entrée, désaisonnalisé

<sup>18</sup> Source: Indicateurs du tourisme, Alberta (<https://industry.travelalberta.com/visitor-market-insight/tourism-indicators/alberta-tourism-indicators>)

## 2. L'aviation est un facilitateur du tourisme en Alberta

**Les aéroports d'Edmonton et de Calgary, portes d'entrée de l'Alberta, favorisent le tourisme dans toutes les régions de la province.**

L'industrie de l'aviation de l'Alberta est un important facilitateur de l'industrie touristique de la province, soutenant les visiteurs qui se rendent dans la province par avion en provenance du Canada, des États-Unis ou d'autres origines internationales. Selon les données recueillies par Statistique Canada, au cours des 10 dernières années, le volume de visiteurs américains et étrangers en Alberta a augmenté de 30 % de 2010 à 2019. Au cours de cette période, le nombre d'emplacements des services aériens américains et internationaux est passé de 39 à 51. Le nombre de visiteurs américains voyageant par avion dans la province a augmenté de 50 % au cours de la période de 10 ans, passant de 426 000 visiteurs à plus de 640 000 visiteurs en 2019. [Le volume de visiteurs d'autres origines internationales s'est maintenu à environ 300 000 voyageurs par an au cours de la décennie.](#)

Les principales portes d'entrée de l'aviation internationale en Alberta sont l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport international de Calgary. Ces deux aéroports servent de point d'entrée pour la majorité des vols intérieurs et internationaux. De là, les visiteurs peuvent choisir de se rendre en voiture à leur destination finale, comme Banff ou Jasper, ou de prendre une correspondance dans d'autres aéroports régionaux de la province. Le réseau aérien de la province est essentiel pour faciliter le déplacement des visiteurs à l'intérieur et à l'extérieur de la province.

## 3. Avantages économiques plus larges

Les aéroports font partie intégrante du réseau de transport de l'Alberta et du pays tout entier. Ce réseau permet à l'économie de fonctionner plus efficacement et fournit des liens importants avec l'activité économique à l'échelle nationale. Les aéroports contribuent considérablement à l'emploi, au PIB et à la production économique en Alberta et ailleurs. Les aéroports facilitent les déplacements, ce qui favorise le développement économique au sein des collectivités en attirant des touristes et des entreprises. Cela crée ainsi des possibilités d'emploi qui génèrent les salaires dépensés dans la province, qui en retour stimulent davantage l'activité économique. La connectivité aérienne soutient également des avantages économiques plus larges dans l'économie de l'Alberta. Une augmentation de la connectivité à l'intérieur de la province facilite la croissance et le développement économiques dans un large éventail d'industries, ce qu'on appelle les impacts catalytiques.

**La connectivité aérienne favorise des avantages économiques plus larges grâce aux services aériens des aéroports de l'Alberta**

**04**

---

**L'avenir de la connectivité  
aérienne**



Le secteur de l'aviation devrait rester un élément clé et un catalyseur de la reprise économique du Canada après la COVID-19. Les services de transport aérien de passagers et de fret devraient soutenir les entreprises et les exportateurs canadiens sur les marchés étrangers, notamment en favorisant la conclusion de nouveaux accords et l'expansion des entreprises, en encourageant les relations interpersonnelles et en soutenant la nouvelle économie numérique. Les aéroports canadiens sont des piliers essentiels du programme de relance du Canada en raison de leur rôle de porte d'entrée régionale et continentale, de créateurs d'emplois pour les collectivités urbaines et rurales environnantes, et de catalyseurs naturels du développement et de la croissance économiques dans les régions et les provinces.

Bien que le rétablissement de la connectivité aérienne perdue depuis mars 2020 soit un pas dans la bonne direction, il reste à définir une voie claire pour le secteur de l'aviation au Canada. Pour ce faire, il faudra que les intentions soient claires et que l'approche globale soit cohérente, car un certain nombre de défis nous attendent.

Tel qu'indiqué dans ce livre blanc, la connectivité aérienne et les hausses potentielles du coût du transport aérien sont susceptibles de jouer un rôle important dans la rapidité et l'ampleur de la reprise du secteur de l'aviation au Canada. La dynamique en constante évolution observée dans le comportement des consommateurs sur certains marchés et l'attitude générale à l'égard du transport aérien après la COVID-19 seront probablement des facteurs déterminants. Comme nous l'avons vu plus haut, il existe un certain nombre de domaines de l'aviation, tels que les services nordiques et éloignés et les voyages médicaux critiques, qui sont généralement considérés comme inélastiques par rapport au prix (c'est-à-dire qu'un changement de prix n'a pas d'incidence importante sur le désir d'achat des voyageurs).

Toutefois, du point de vue de la reprise des voyages d'affaires et des voyages discrétionnaires (c'est-à-dire, les visites à la famille et aux amis, le tourisme et les loisirs), il existe une plus grande sensibilité aux changements de prix des billets d'avion. Les résultats passés de l'industrie à cet égard ont démontré que des prix plus élevés ont tendance à diminuer la capacité de maintenir ou d'augmenter la demande globale. Le risque réel pour les Canadiens est que l'accès aux destinations devienne plus difficile – en raison du manque de sièges offerts par les compagnies aériennes lié à la diminution du nombre d'avions disponibles sur le marché – et/ou plus coûteux dans le monde postpandémique. Le même problème est susceptible de se poser du côté du fret avec des coûts

**Alors que des centaines de milliers d'emplois sont en jeu, les restrictions de voyage continuent à créer de graves problèmes pour les professionnels et les entreprises depuis le début de la pandémie. L'impact va bien au-delà du tourisme. Toutes les activités ne peuvent pas être virtuelles, et la capacité d'entreprendre le développement des affaires ou de fournir des services techniques essentiels a été sévèrement limitée. D'autres pays comprennent que les restrictions de voyage actuelles ne sont pas durables et nous devons rester compétitifs face à nos partenaires internationaux. Nous ne pouvons pas réussir sans avoir un plan précis de relance.**

**PERRIN BEATTY**  
*Président et Chef de la direction,  
Chambre de commerce du Canada*

d'expédition plus élevés, ce qui affectera les résultats des entreprises tributaires du transport aérien.

Bien que l'augmentation du trafic passagers – tant national qu'international – soit susceptible de profiter aux aéroports canadiens du moins au tout début de la reprise, elle est encore subordonnée à l'ajout par les compagnies aériennes de la capacité nécessaire (c'est-à-dire des sièges) pour répondre à la nouvelle demande de transport aérien. Tel qu'indiqué plus haut, en raison des retraits d'appareils des compagnies aériennes canadiennes au cours de la dernière année, le secteur de l'aviation et les industries connexes pourraient ne pas avoir l'occasion de profiter pleinement des avantages économiques qui accompagnent généralement l'augmentation de la demande de transport aérien. La connectivité aérienne régionale risque d'en souffrir et de prolonger indûment la reprise tant attendue dans des régions comme le Canada atlantique, le nord de la Colombie-Britannique, les Prairies et le Québec, entre autres.

À long terme, la compétitivité globale du Canada dans la nouvelle économie mondiale ne peut que bénéficier d'un secteur de l'aviation dynamique et financièrement concurrentiel qui offre une connectivité aérienne aux entreprises locales, aux chefs de file de l'industrie et aux industries régionales vers les marchés étrangers, tout en créant des emplois et en favorisant le tourisme au pays. Le programme de redressement du Canada pour le secteur de l'aviation ne doit pas être déployé de manière isolée du reste du monde. Le secteur de l'aviation du Canada bénéficierait en fait du déploiement d'un programme de relance qui serait au moins en partie compatible avec celui déjà lancé par les États-Unis, notre principal partenaire commercial. Enfin, les intérêts des industries et des collectivités connexes – tourisme, expéditeurs, régions éloignées, entreprises locales – devraient être pris en considération.



**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*