



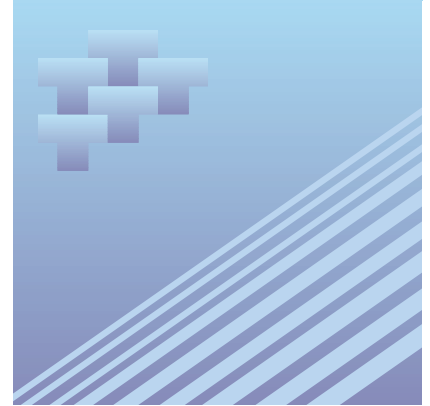
Document de recherche

Y a-t-il reprise dans les activités des compagnies aériennes au Canada depuis le 11 septembre 2001?

par Robert Masse

Division des transports
Édifice principale, pièce 1506, Ottawa, K1A 0T6

Téléphone : 1 613 951-8699 e-mail : robert.masse@statcan.ca



Toutes les opinions émises par l'auteur de ce document ne reflètent pas nécessairement celles de Statistique Canada.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Y a-t-il reprise dans les activités des compagnies aériennes au Canada depuis le 11 septembre 2001?

Introduction

Depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001 aux États-Unis, les statistiques financières et d'exploitation des compagnies aériennes opérant au Canada ont subi des changements importants. En particulier, la plupart des compagnies aériennes ont vu leur position financière se dégrader, le nombre de vols et le nombre de sièges disponibles ont généralement diminué et les mesures de sécurité se sont accrues. Le but de cette recherche est d'examiner le marché de l'aviation au Canada après le 11 septembre 2001 en ce qui touche une des principales caractéristiques d'exploitation : le nombre de vols des compagnies aériennes opérant au Canada. Plus précisément, les questions suivantes sont soulevées : y a-t-il reprise dans les activités aériennes au Canada depuis le 11 septembre ? Est-ce que les pertes subies furent récupérées dans tous les secteurs ? Est-ce que les pertes subies furent récupérées dans tous les aéroports ?

Cette recherche est divisée en trois sections. La source et les limites des données, l'étendue de cette recherche et l'approche méthodologique sont décrits à la première section. La deuxième section présente les principaux résultats obtenus et discute ces résultats dans le contexte des tendances récentes dans les activités des compagnies aériennes au Canada. Enfin, quelques conclusions seront énoncées à la dernière partie, basées sur les faits recueillis et analysés.

Section 1

(a) Source et limites des données

Les compagnies aériennes canadiennes et étrangères opérant au Canada ont réduit significativement leur nombre de vols depuis septembre 2001. À ce moment-ci, la question est de savoir jusqu'à quel point le nombre de vols a effectivement diminué et jusqu'à quel point l'industrie récupère, si récupération il y a. Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs peuvent être utilisées pour jeter un peu de lumière sur ces interrogations. Ces statistiques mensuelles se fondent sur les mouvements des aéronefs tels que rapportés par les unités de contrôle de la circulation en poste aux tours de contrôle de Nav Canada. Les données sur les mouvements d'aéronefs donnent une bonne indication de l'ensemble des activités aériennes au Canada à la fois par type d'opération – civil (commercial, privé/gouvernemental) et militaire – et par secteur (intérieur, transfrontalier, autres internationaux). Toutefois, les données sur les mouvements d'aéronefs se limitent au nombre de vols, laissant de côté des éléments importants comme le nombre de sièges disponibles du côté de l'offre de service et les coefficients de chargement du côté de la demande¹. De même, les données sur les mouvements des aéronefs ne fournissent aucune information sur les aspects financiers des opérations.

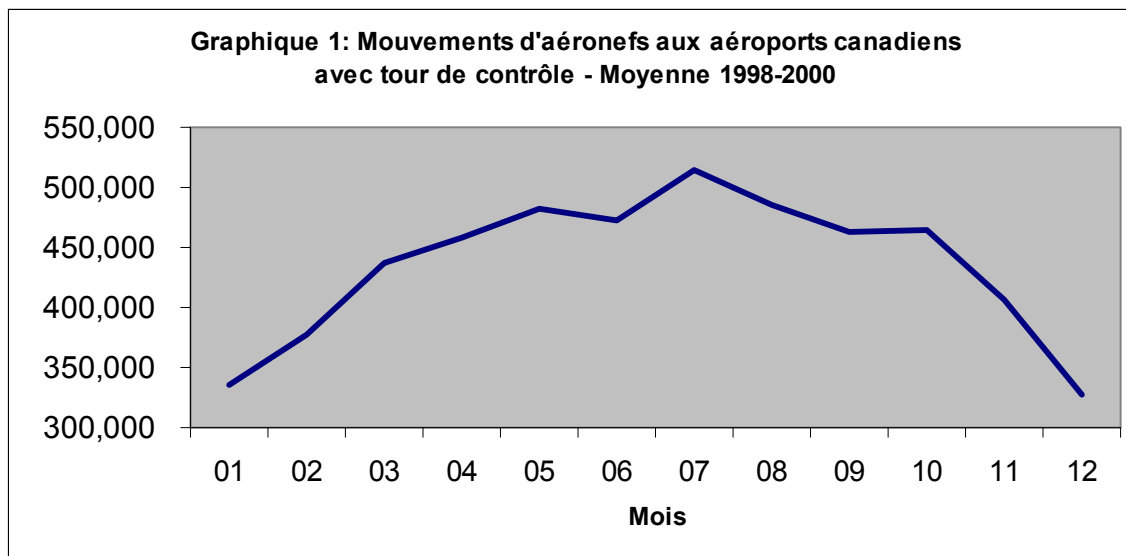
L'analyse de la tendance dans le nombre de vols depuis le mois de septembre 2001 doit aussi se situer dans le contexte où se trouvait l'industrie aérienne quelques mois avant le 11 septembre. L'impact des actes terroristes ne peut être analysé séparément, de façon isolé des autres facteurs qui ont influencé les activités aériennes avant les événements de septembre 2001. La perspective historique est essentielle. De ce point de vue, les données sur les mouvements des

* L'auteur aimerait remercier Gord Baldwin et Bruce Meyer, respectivement Directeur et Directeur-Adjoint à la Division des Transports de Statistique Canada pour leurs judicieux conseils lors de la préparation de ce document. L'auteur aimerait également remercier J.-R. Larocque pour son travail d'édition.

¹ Les données de Statistique Canada sur les mesures de capacité comme le nombre de passagers-kilomètres, le nombre de sièges-kilomètres disponibles et les coefficients de chargement ne sont malheureusement pas disponibles publiquement pour l'instant.

aéronefs nous donnent une mesure des fluctuations dans le nombre de vols, mais ne peuvent déterminer les causes de ces fluctuations.

Finalement, les données sur les mouvements des aéronefs, reflétant les activités aériennes, montrent de forts mouvements saisonniers. Typiquement, comme illustré au graphique 1 plus bas, les mouvements des aéronefs passent par un sommet aux mois de juillet et août, atteignant plus de 500,000 mouvements en moyenne au cours des dernières années, et passent par un creux aux mois de décembre et janvier autour de 330,000 mouvements. L'analyse de l'impact des événements du 11 septembre 2001 sur les mouvements d'aéronefs doit prendre en compte cet important pattern saisonnier.



(b) Étendue

Afin de se concentrer plus directement sur l'impact des événements du 11 septembre, cette analyse des statistiques sur les mouvements des aéronefs s'est limitée aux mouvements civils itinérants. Les mouvements locaux et les mouvements militaires en furent exclus². En moyenne au cours des dernières années, les mouvements civils itinérants ont représenté près de 70% de tous les mouvements d'aéronefs au Canada. De plus, une analyse rapide révèle que les six principaux aéroports au Canada comptent pour près de 50% de tous les mouvements civils itinérants. Ces six aéroports furent retenus pour cette étude, soit :

Toronto – Lester B. Pearson
 Vancouver International
 Calgary International
 Montréal – Dorval
 Ottawa – McDonald-Cartier
 Winnipeg International

Les données sur les mouvements des aéronefs vont d'abord permettre de faire la distinction entre les vols commerciaux d'une part et les vols privés et gouvernementaux d'autre part. Pour le secteur commercial, les données sur les mouvements des aéronefs vont également permettre de faire la distinction entre les secteurs intérieur, transfrontalier et autres internationaux³. Au total,

² Aux fins des registres de la circulation aérienne, les mouvements locaux sont ceux pour lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

³ Les mouvements d'aéronefs sont déclarés en fonction de la "provenance" ou de la "destination". Ainsi, par exemple, une arrivée à l'aéroport de Dorval en provenance de Londres, Angleterre apparaîtra sous "autres internationaux". Toutefois, si le même aéronef se rend par la suite à Toronto, le départ de Dorval et l'arrivée à Toronto seront traités comme "mouvements intérieurs".

cela signifie que 7 éléments de données furent systématiquement recueillis pour les six aéroports :

Total des mouvements d'aéronefs
 Total des mouvements civils itinérants
 Total des mouvements civils itinérants – commerciaux
 Total des mouvements civils itinérants – commerciaux – intérieur
 Total des mouvements civils itinérants – commerciaux – transfrontalier
 Total des mouvements civils itinérants – commerciaux – autres internationaux
 Total des mouvements civils itinérants – privés et gouvernementaux

(c) Méthodologie

Afin d'identifier les tendances dans les activités aériennes au Canada avant le mois de septembre 2001 et d'éliminer les effets des mouvements saisonniers, l'analyse fut conduite en deux étapes. D'abord, les changements en pourcentage d'une année à l'autre pour les six aéroports retenus et pour les éléments de données sélectionnés furent calculés pour chaque mois de la période allant de janvier 1997 à juillet 2002. Les changements en pourcentage d'une année à l'autre permettent d'éliminer l'effet des mouvements saisonniers. La deuxième étape consista à transposer sur un graphique les séries de données sur chaque aéroport et chaque élément de données et de dériver une ligne de tendance⁴ pour mieux apprécier les directions prises par les séries de données dans le temps. Cette ligne de tendance présente l'avantage de révéler les mouvements à long-terme dans les séries de données en minimisant l'impact des fluctuations à court-terme.

Section II

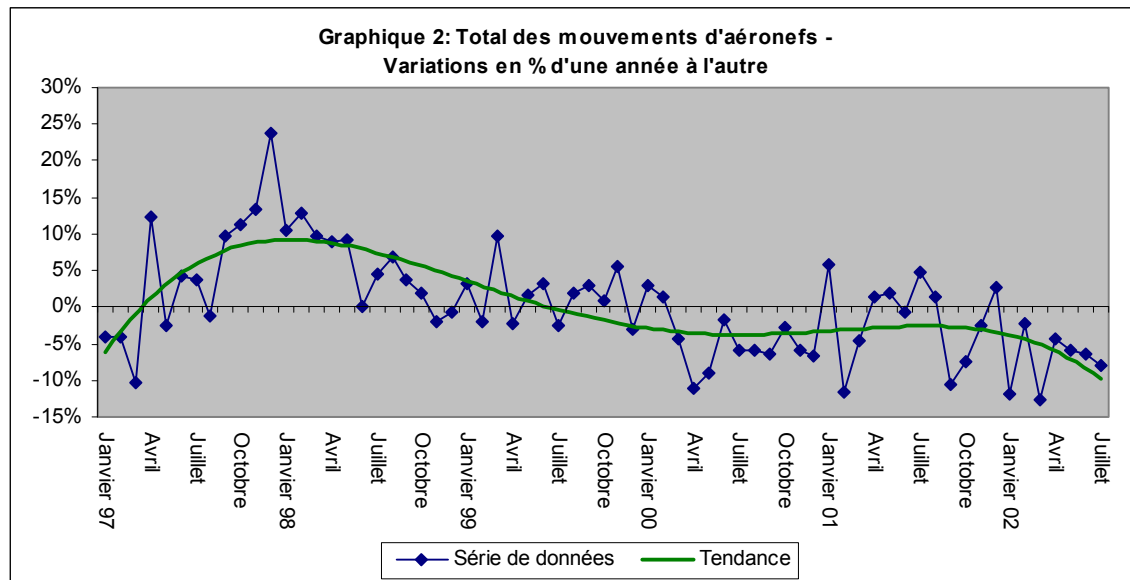
(a) Total des mouvements d'aéronefs

Au total, plus de 5 millions de mouvements annuels d'aéronefs furent enregistrés en moyenne à chaque année au Canada au cours des dernières années. Le graphique 2 plus bas montre les changements en pourcentage d'une année à l'autre dans le total des mouvements d'aéronefs au Canada pour la période allant de janvier 1997 à juillet 2002⁵. Trois périodes ou phases distinctes peuvent être observées :

- Une tendance positive, atteignant un sommet au fort taux de changement annuel de 10% au début de l'année 1998, et se terminant à la mi-année 1999;
- Une tendance négative, avec un creux autour de -4% à la mi-année 2000 et allant en s'améliorant au début de 2001;
- Un important glissement à la baisse de la tendance après le mois de septembre 2001, avec des changements d'une année à l'autre se situant surtout entre -5% et -10%.

⁴ La ligne de tendance fut dérivée en utilisant une équation polynomiale de degré 4 pour calculer le meilleur ajustement de la série de données suivant la minimisation des moindres carrés.

⁵ Dans ce graphique et les graphiques subséquents, les mouvements d'aéronefs enregistrés pour le mois de septembre 2001 furent négativement affectés par la fermeture de l'espace aérien canadien pendant quelques jours après le 11 septembre. Cet impact négatif fut quelque-peu compensé par les 200 vols détournés vers les aéroports canadiens le 11 septembre.



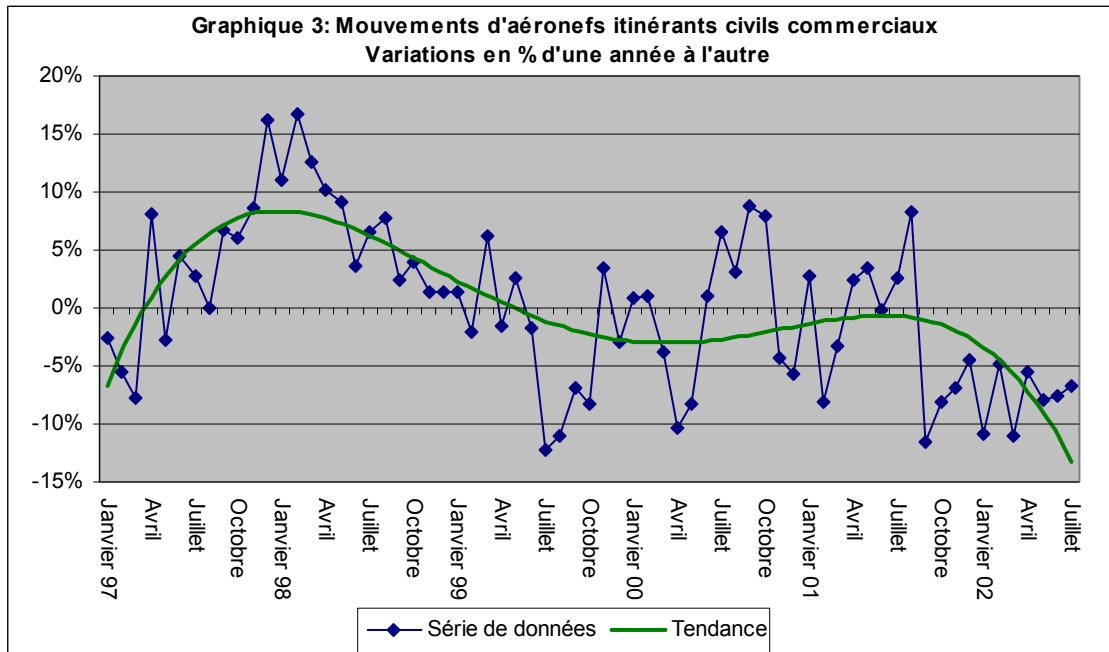
Une première conclusion que l'on peut tirer de ces observations : les événements du 11 septembre ont clairement aggravé une situation qui était déjà difficile pour les activités aériennes au Canada. La tendance négative observée depuis la mi-année 1999 dans les mouvements d'aéronefs s'est détériorée davantage après septembre 2001. En gardant en tête cette tendance générale, les données sur les mouvements d'aéronefs vont maintenant être analysées plus en détail, en commençant avec la distinction entre les vols commerciaux d'une part et les vols privés et gouvernementaux d'autre part.

(b) Mouvements d'aéronefs civils itinérants

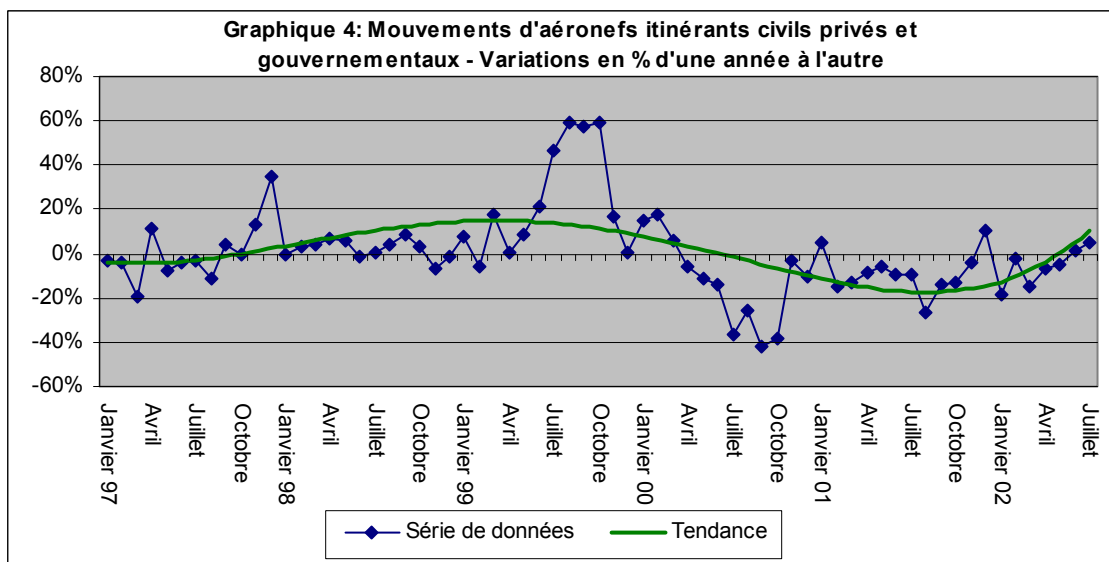
Du total de 5 millions de mouvements d'aéronefs enregistrés en moyenne à chaque année au Canada au cours des dernières années, environ 3,5 millions ou 70% furent des mouvements civils itinérants. Les mouvements militaires et les mouvements locaux représentent les 30% restants. Les mouvements d'aéronefs civils itinérants peuvent être subdivisés en deux catégories : les vols commerciaux d'une part et les vols privés et gouvernementaux d'autre part. Représentant environ 83% de tous les mouvements civils itinérants, les vols commerciaux ont suivi une tendance (voir graphique 3) très similaire à celle des mouvements totaux (tel qu'illustré au graphique 2) pour les années 1997 à 2002, à ces quelques exceptions près :

- La tendance négative observée à partir de la mi-année 1999 s'améliore au point de devenir presque une tendance positive au début de 2001;
- Le glissement à la baisse après septembre 2001 est plus prononcé⁶.

⁶ Les mouvements erratiques de la ligne de tendance au cours des derniers mois sur le graphique sont probablement reliés à la difficulté de prendre en compte le glissement significatif dans la série après septembre 2001. Ceci est également visible dans plusieurs graphiques montrés dans cette recherche.



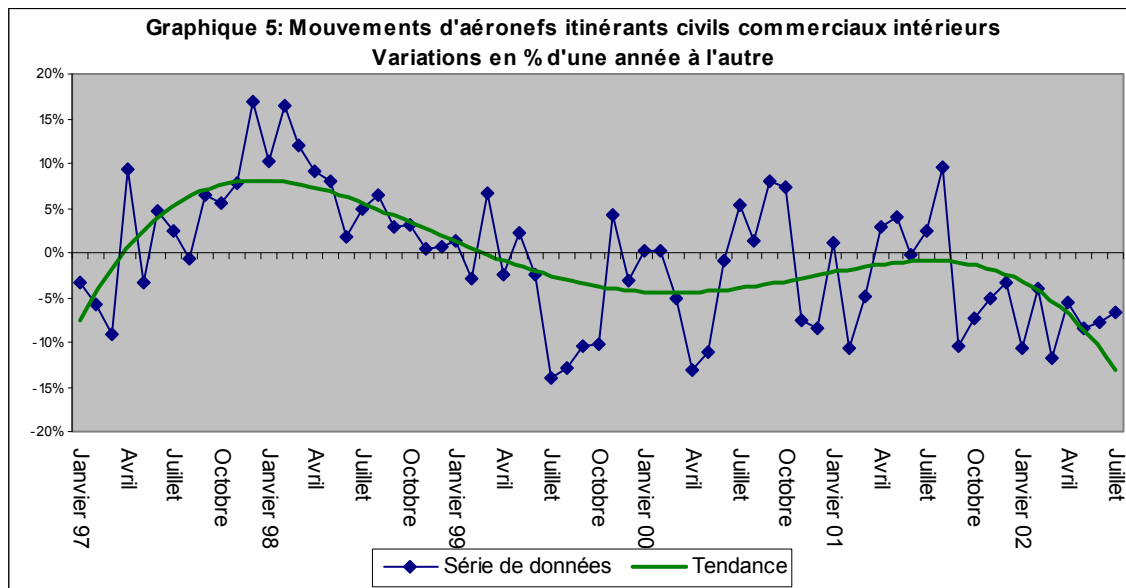
De façon générale, les similitudes entre les changements annuels dans les mouvements totaux d'aéronefs et les mouvements civils itinérants commerciaux étaient à prévoir, étant donné l'importance des vols commerciaux dans le total des mouvements d'aéronefs. En comparaison, le graphique 4 plus bas illustre la progression des mouvements d'aéronefs civils itinérants privés et gouvernementaux. La tendance suivie par les vols privés et gouvernementaux est très différente de celle des vols commerciaux au graphique 3. Pour une part, les événements du 11 septembre ne semblent pas avoir eu un impact sur la tendance des vols privés et commerciaux. De plus, deux phases peuvent être distinguées : une tendance positive atteignant un sommet au début de 1999 à environ 20% et une tendance négative avec un creux autour de -20% à la mi-année 2001. Depuis lors, la tendance est clairement à la hausse et même positive depuis la mi-année 2002. La demande pour les vols privés et gouvernementaux répond à des influences de marché



et institutionnelles différentes des vols commerciaux. Les mouvements civils itinérants commerciaux vont maintenant faire l'objet d'une analyse par secteur, en commençant avec le secteur intérieur.

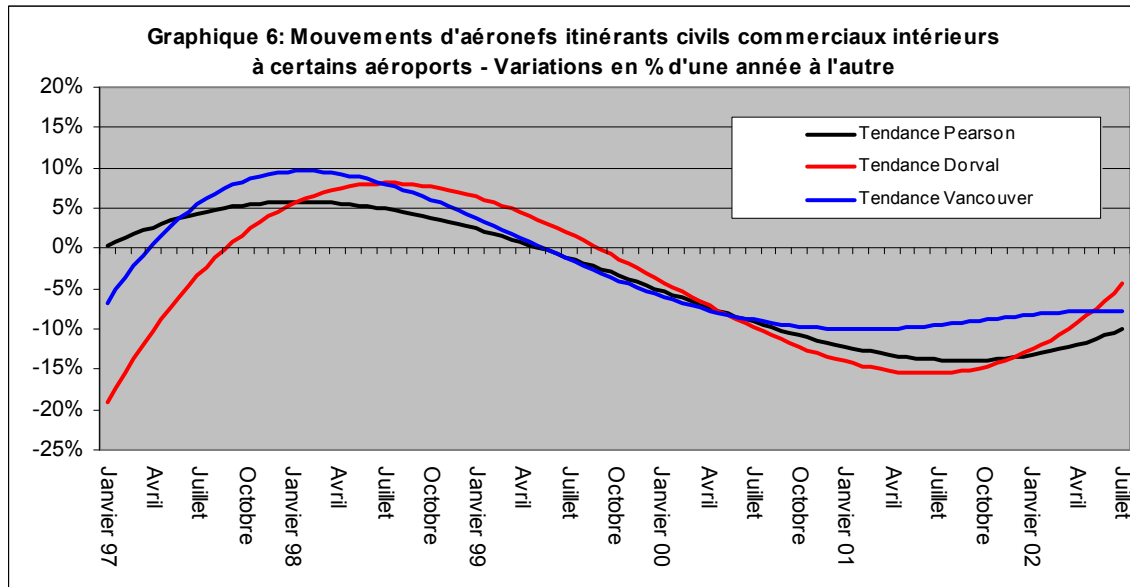
(c) Mouvements d'aéronefs civils itinérants commerciaux : secteur intérieur

Des 2,9 millions de mouvements civils itinérants commerciaux enregistrés en moyenne à chaque année au Canada au cours des dernières années, environ 2,4 millions ou 83% furent des vols intérieurs. Aussi, la tendance des vols commerciaux intérieurs montrés au graphique 5 est semblable à la tendance observée pour les vols commerciaux totaux illustrée au graphique 3.

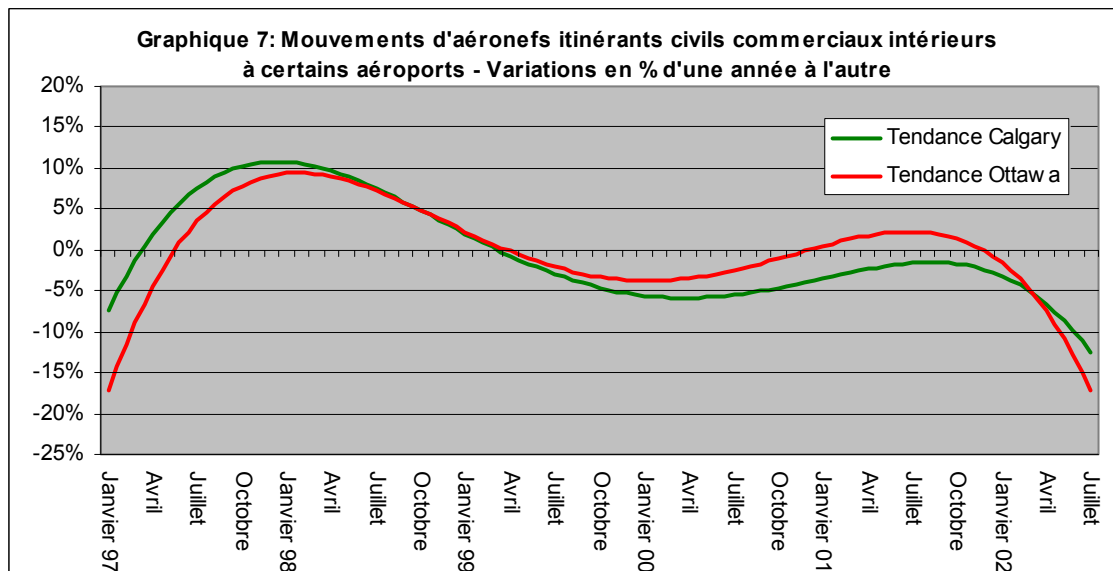


Les trois phases identifiées précédemment pour les tous les mouvements d'aéronefs et pour les vols civils itinérants commerciaux sont clairement observables pour les vols intérieurs. La première phase de tendance positive qui se termine au premier trimestre de 1999 est probablement reliée à la bonne performance de l'économie canadienne. Le ralentissement de l'économie canadienne et le déclin des voyages touristiques et d'affaires au Canada de même que la fusion des opérations d'Air Canada et de Canadian Airlines qui a commencé en 2000 sont tous des facteurs qui peuvent avoir joué un rôle dans la deuxième phase de tendance négative. Le glissement à la baisse de la tendance observée à partir de septembre 2001, identifié comme la troisième phase, est similaire pour le secteur intérieur à celui observé pour l'ensemble des vols commerciaux. Depuis octobre 2001, les pourcentages de changement annuels varient essentiellement entre -5% et -10%. La conclusion est aussi semblable : l'impact du 11 septembre fut d'aggraver une situation déjà difficile dans le secteur des vols commerciaux intérieurs.

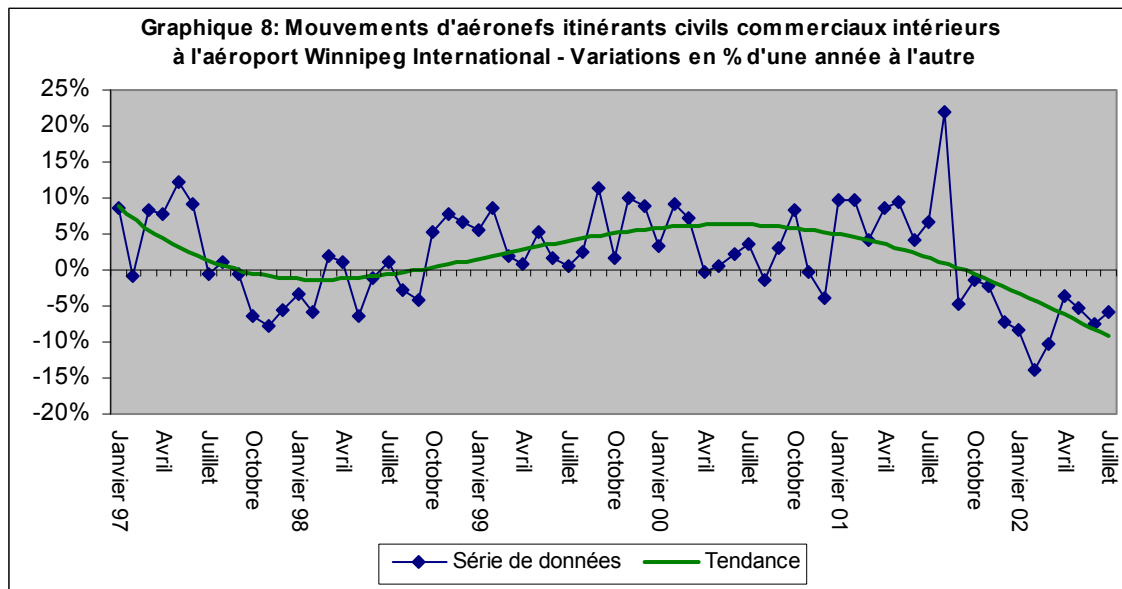
L'analyse de tendance des mouvements intérieurs selon les principaux aéroports au Canada apporte de nouvelles découvertes intéressantes à cette recherche. Par exemple, trois des plus grands aéroports au Canada : Toronto / Lester B. Pearson, Vancouver International et Montréal / Dorval exhibent la même tendance en deux phases dans les mouvements intérieurs : une tendance positive jusqu'à la mi-année 1999 et une tendance négative depuis lors. Pour faciliter la lecture, le graphique 6 ici-bas montre seulement la tendance pour les mouvements intérieurs à ces trois aéroports. Affichant déjà une tendance négative avant septembre 2001, le retour à une tendance positive dans les activités aériennes à ces trois aéroports fut reporté de plusieurs mois suite aux événements du 11 septembre.



Deux autres aéroports qui font partie de cette recherche, Ottawa / McDonald-Cartier et Calgary International suivent la tendance «typique» à trois phases pour les mouvements intérieurs – voir graphique 7. En fait, les mouvements intérieurs à l'aéroport Ottawa / McDonald-Cartier étaient même de retour sur une tendance positive avant septembre 2001.



L'aéroport Winnipeg International, le sixième aéroport de cette recherche, est dans une classe à part, montant une tendance négative en 1998, suivie par une tendance positive à partir de 1999, qui s'est terminée avec les événements du 11 septembre (voir graphique 8). Cette différence est probablement attribuable à l'arrivée et à la croissance au cours des dernières années de nouveaux transporteurs utilisant les installations à l'aéroport Winnipeg International.

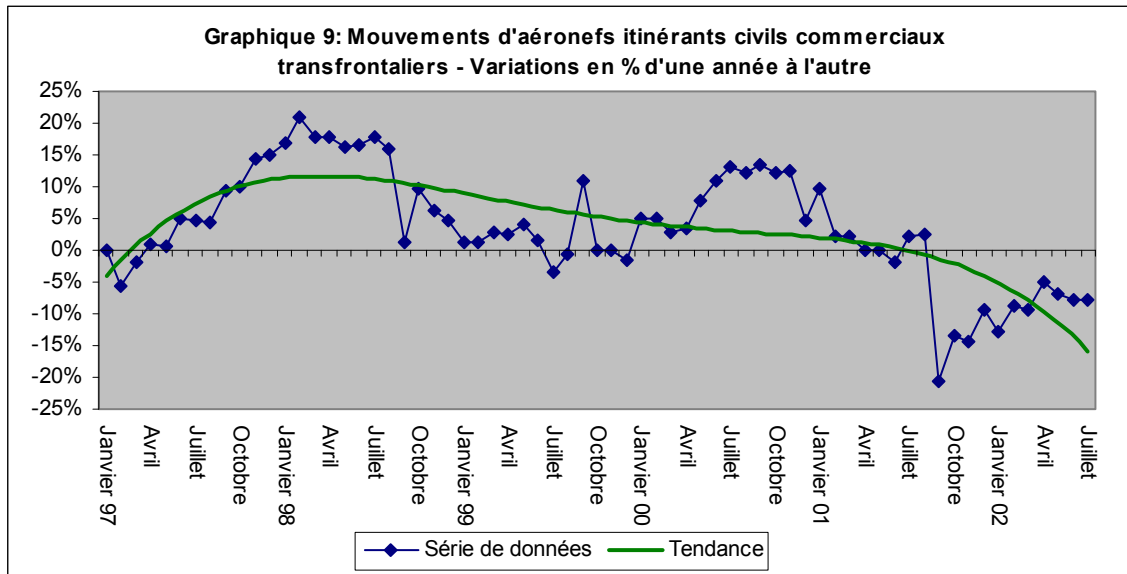


En résumé, les activités aériennes au Canada expérimentaient déjà un déclin important dans le secteur intérieur commercial dans les années précédant septembre 2001. Les événements de septembre 2001 ont aggravé davantage cette situation difficile. En date de juillet 2002, les principaux aéroports au Canada doivent espérer voir des accroissements de leur volume de vols commerciaux intérieurs de l'ordre de 5% à 10% pour revenir à une tendance positive.

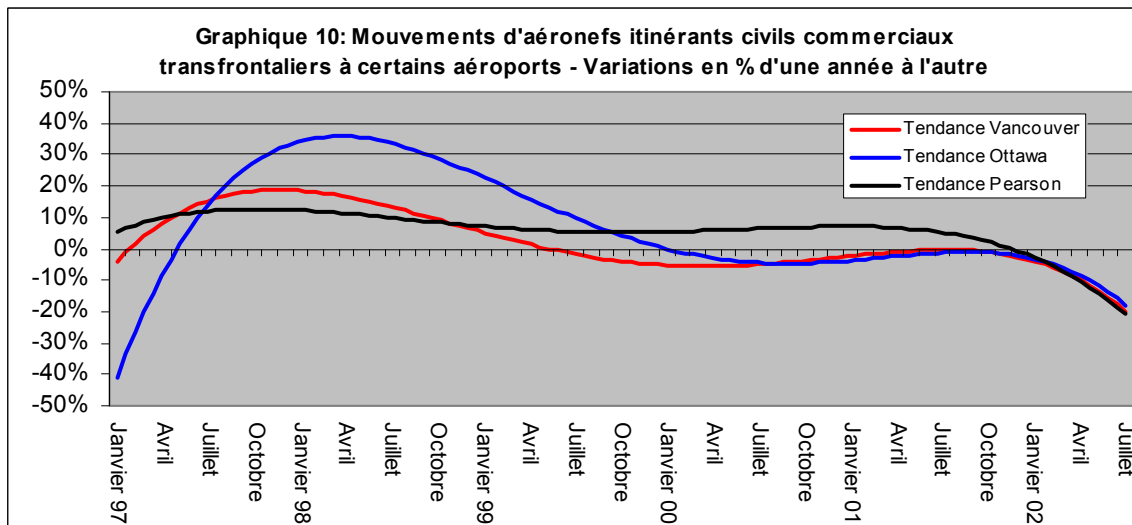
(d) Mouvements d'aéronefs civils itinérants commerciaux : secteur transfrontalier

Les vols commerciaux transfrontaliers ont représenté environ 15% de l'ensemble des mouvements d'aéronefs civils itinérants commerciaux enregistrés au cours des dernières années au Canada. Comme illustré au graphique 9, la tendance générale suivie par les vols commerciaux transfrontaliers est bien différente de la tendance observée pour les vols commerciaux intérieurs. La tendance des vols transfrontaliers peut être divisée en deux phases :

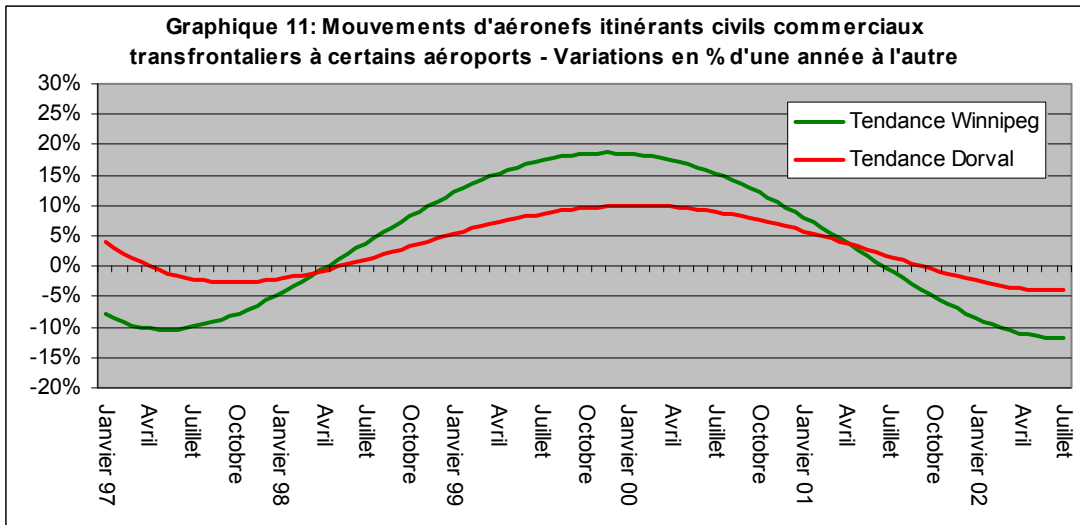
- Une phase positive, passant par un sommet au début de 1998 et demeurant forte jusqu'à la fin de 2000;
- Une phase négative commençant avec septembre 2001.



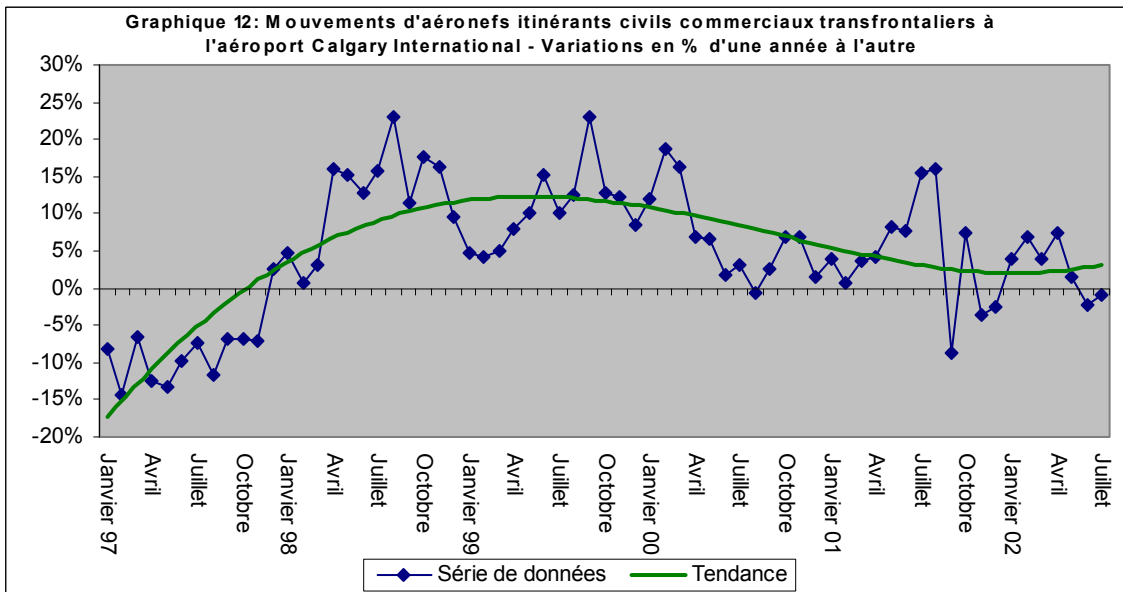
L'analyse de la tendance des mouvements transfrontaliers suivant les principaux aéroports montre toutefois des différences importantes. D'une part, comme en fait foi le graphique 10, les aéroports Toronto / Lester B. Pearson, Vancouver International et Ottawa / McDonald-Cartier exhibent tous une tendance dans les mouvements transfrontaliers comparable à la tendance générale des vols transfrontaliers observée au graphique 9. Les tendances aux aéroports de Vancouver et d'Ottawa fluctuent toutefois davantage comparativement à la tendance plus stable suivie à l'aéroport de Toronto.



D'un autre côté, les mouvements transfrontaliers aux aéroports de Montréal / Dorval et Winnipeg International montrent des tendances comparables, la tendance atteignant un sommet au début de l'année 2000 et demeurant relativement forte jusqu'au mois de septembre 2001 (graphique 11).



Enfin, les mouvements à l'aéroport Calgary International montrent au graphique 12 une tendance positive relativement forte à partir du début de l'année 1998. Bien que les événements du 11 septembre aient ralenti le rythme de croissance, les mouvements transfrontaliers demeurent sur une tendance positive.

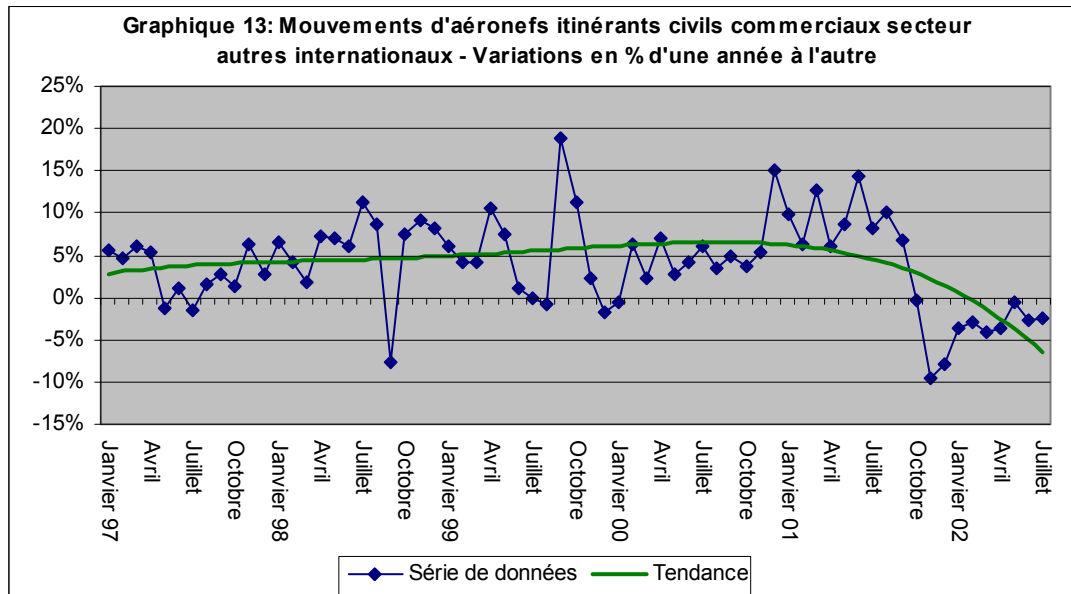


En résumé, l'impact des événements du 11 septembre sur les vols commerciaux transfrontaliers est comparable à l'impact sur les vols commerciaux intérieurs. La différence quant à la réaction dans les secteurs commerciaux intérieurs et transfrontaliers tient d'abord à la force du secteur transfrontalier comparativement à la faiblesse du secteur intérieur au cours des mois précédents septembre 2001. Deuxième différence, le retour à une tendance positive dans les mouvements transfrontaliers à la plupart des aéroports est plutôt de l'ordre de 10% et plus, comparativement à un intervalle de 5% à 10% pour le secteur intérieur.

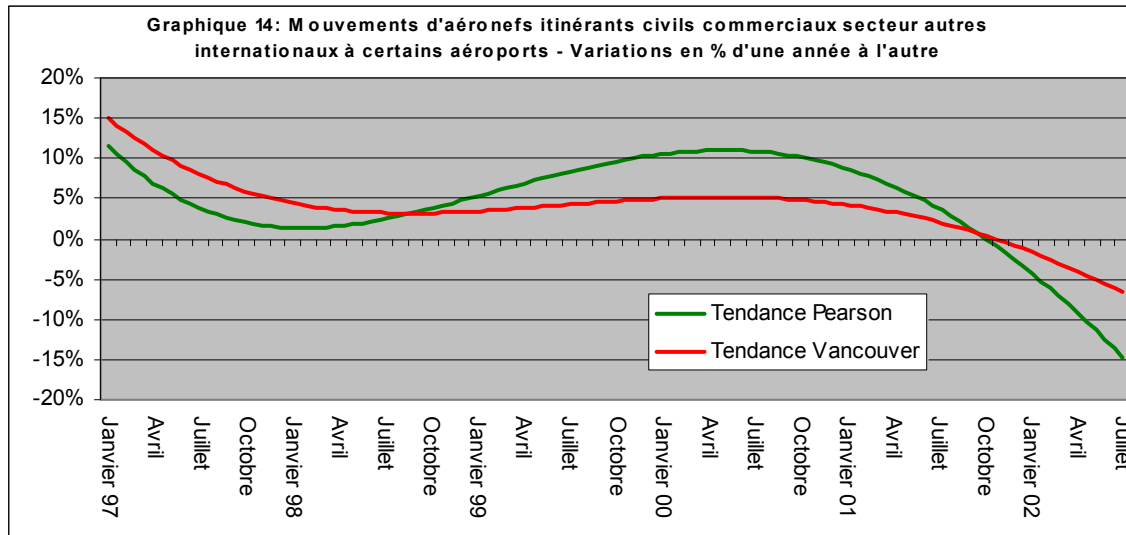
(e) Mouvements d'aéronefs civils itinérants commerciaux : autres internationaux

En moyenne annuellement, environ 70 000 mouvements d'aéronefs civils commerciaux ont eu comme origine ou furent à destination d'un pays autre que les États-Unis au cours des dernières années. Ceci représente environ 2% de l'ensemble des vols commerciaux au Canada. De plus, environ 65% des mouvements vers les autres destinations internationales furent enregistrés aux aéroports de Toronto / Pearson et Vancouver International. Comme illustré au graphique 13, la tendance suivie par les vols du secteur des autres vols internationaux est comparable à la tendance observée pour les vols commerciaux transfrontaliers. Deux différences sont observables :

- La tendance pour les autres vols internationaux était positive et forte les mois précédents septembre 2001, alors que la tendance des vols transfrontaliers était positive, mais à la baisse les mois précédents septembre 2001;
- Les autres vols internationaux sont plus près d'un retour à une tendance positive (moins de 5%) comparativement aux vols transfrontaliers (10% et plus).



Le graphique 14 présente la tendance des autres vols internationaux aux aéroports de Toronto / Pearson et Vancouver International. Les deux tendances sont comparables à la tendance générale des autres vols internationaux, quoiqu'ils montrent davantage de fluctuations.



Conclusion

En introduction, nous avons soulevé trois questions liées à l'impact des événements du 11 septembre 2001 sur le nombre de vols des compagnies aériennes opérant au Canada : y a-t-il eu reprise dans le nombre de vols depuis le 11 septembre ? Est-ce que les pertes subies furent récupérées dans tous les secteurs? Est-ce que les pertes subies furent récupérées dans tous les aéroports ? Pour répondre à la première question, les activités aériennes au Canada expérimentaient déjà un déclin important dans le secteur intérieur commercial dans les années précédentes. Plus spécifiquement, la tendance négative observée depuis la mi-année 1999 dans les mouvements d'aéronefs commerciaux au Canada s'est aggravée davantage après septembre 2001. En date de juillet 2002, le retour à une tendance positive dans les mouvements d'aéronefs commerciaux se faisait toujours attendre.

Le tableau diffère toutefois significativement d'un secteur à un autre. Tout d'abord, au cours des mois précédents septembre 2001, la tendance dans les vols commerciaux intérieurs était déjà négative, tandis que la tendance était généralement positive dans les deux autres secteurs, et même forte dans le cas du secteur des autres vols internationaux. Deuxièmement, après septembre 2001, le retour à une tendance positive est généralement plus proche dans le secteur des vols intérieurs (5% à 10%) et des autres vols internationaux (moins de 5%) que dans le secteur des vols transfrontaliers (plus de 10%). L'analyse a aussi démontré que la tendance dans les secteurs des vols intérieurs, transfrontaliers et autres internationaux peut varier significativement d'un aéroport à l'autre.

Sur la base des statistiques disponibles sur les mouvements d'aéronefs, le nombre de vols des compagnies aériennes opérant au Canada a clairement changé de tendance depuis septembre 2001. Au cours des prochains mois, la disponibilité de plus de données⁷ sur les mouvements d'aéronefs de même que la publication de statistiques sur les mesures de capacité pourraient permettre de vérifier à la fois les tendances observées dans cette étude et les conclusions tirées sur l'impact des événements du 11 septembre 2001.

⁷ Les statistiques sur les mouvements d'aéronefs sont disponibles sur le site Web de Transport Canada à l'adresse: www.tc.gc.ca