

# COVID-19 : TRANSPORT AÉRIEN ET AÉRONAUTIQUE

## Services économiques d'EDC

24 avril 2020

### RÉSUMÉ

- La pandémie de COVID-19 ayant grandement limité les déplacements par avion, au Canada comme à l'étranger, pour affaires et de plaisance, bien des compagnies aériennes ont été forcées de clouer leurs avions de ligne au sol et d'envoyer leurs employés à la maison. Il serait fort probable de voir des regroupements dans cette industrie, puisqu'elle sera l'une des plus durement touchées par la récession mondiale actuelle.
- À noter que les demandes urgentes de transport par fret aérien ont augmenté en raison de la diminution des expéditions; toutefois, cette hausse est minime par rapport à la réduction du volume de passagers.
- Ce sont les transporteurs aériens et les entreprises de location qui font battre le cœur de la construction d'aéronefs commerciaux. Or, dans ce contexte, les constructeurs d'aéronefs et les fournisseurs de pièces ont dû réduire leur capacité de production à cause des arrêts de travail liés à la COVID-19, et leurs activités demeurent limitées parce que les transporteurs aériens et les entreprises de location retardent les livraisons ou annulent leurs commandes. Les contrats de défense et le soutien gouvernemental offriront un soulagement partiel.
- La relance du secteur des déplacements par avion ne peut se faire sans la réouverture des frontières internationales, ce qui dépend largement de l'endiguement du coronavirus dans le monde. Les transporteurs aériens vivront probablement une période de récupération de deux à trois ans, durant laquelle ils remettront vraisemblablement en circulation leurs aéronefs avant de faire de nouvelles commandes.
- Ainsi, la relance de la construction d'aéronefs commerciaux et des pièces sera probablement encore plus longue que celle des déplacements par avion. Certains analystes prédisent qu'il faudra jusqu'à cinq ans pour que la demande dans le secteur de la construction d'aéronefs revienne à ce qu'elle était en 2019.

La pandémie de COVID-19 a déclenché une crise économique mondiale. Les mesures essentielles visant à limiter la propagation du virus freinent lourdement l'activité économique, et ont vite fait de plonger l'économie mondiale dans le ralentissement le plus marqué et le plus généralisé depuis la Grande Dépression.

L'une des principales mesures prises pour freiner la propagation de la COVID-19 a été la fermeture des frontières et les restrictions sur les voyages internationaux et intérieurs. Gens d'affaires et touristes ont délaissé les aéroports et restent à la maison, dans un climat marqué par les consignes d'éloignement social et la fermeture des entreprises non essentielles. En réponse à la baisse massive des activités, les gouvernements des économies avancées offrent des subventions salariales et d'autres mesures de soutien qui permettent aux transporteurs aériens de mettre leurs employés au chômage technique. Ces mesures d'aide n'existent cependant pas sur les marchés émergents.

Les transporteurs ont remis au hangar la plupart de leurs appareils et réduit drastiquement la fréquence des vols. Les mesures gouvernementales visant à freiner la propagation de la COVID-19 ont aussi obligé beaucoup de constructeurs d'aéronefs à suspendre leur production. Les carnets de commandes des constructeurs d'aéronefs commerciaux et des fabricants de pièces ont fondu; en effet, devant la baisse du flux de passagers, les transporteurs aériens et les entreprises de location d'aéronefs ont dû reporter ou annuler leurs commandes. À eux deux, Airbus et Boeing ont annulé 229 commandes d'appareils en mars à cause de la crise sanitaire.

La disparition des passagers sera un coup dur pour les compagnies aériennes du monde. L'Association du transport aérien international (IATA) estime qu'au début d'avril 2020, les vols avaient chuté de près de 80 % à l'échelle planétaire par rapport à l'année précédente. Selon le site Web du Centre for Aviation, à la fin mai, la plupart des transporteurs aériens du monde seront en faillite s'ils ne reçoivent pas d'aide des gouvernements. Dans un tel contexte, des regroupements sont à prévoir dans l'industrie aérienne. L'IATA estime que les transporteurs aériens du monde devront faire une croix sur 314 milliards de dollars américains en revenus au total en 2020, ce qui représente une baisse de 55 %. Les compagnies nord-américaines perdront quelque 64 milliards de dollars américains en 2020. Dans cette foulée, on a récemment annoncé un programme de subventions salariales de 25 milliards de dollars américains aux États-Unis.

Les principaux transporteurs aériens canadiens sont Air Canada, WestJet et Porter. Le 30 mars, Air Canada a annoncé la mise à pied de 16 500 employés, et souhaite maintenant se prévaloir de la Subvention salariale d'urgence du Canada. Porter a suspendu toutes ses activités jusqu'en juin. Bien que le transport des marchandises se poursuive pour certaines entreprises, l'Association a exhorté les gouvernements à injecter des liquidités dans les compagnies aériennes pour pallier la baisse drastique des revenus tirés de leurs activités de base. À l'heure actuelle, l'IATA estime que le transport de passagers rattrapera les chiffres de 2019 vers 2021 seulement.

Les constructeurs d'aéronefs commerciaux ont été forcés de fermer leurs portes puisque leurs activités ne sont pas considérées comme essentielles; ils feront également face à une baisse des commandes à la reprise de la production. À la mi-avril, CIRIUM, une source de données sur l'industrie, a indiqué que les constructeurs d'aéronefs commerciaux avaient enregistré 10 670 commandes fermes et 2 400 commandes optionnelles d'avions. Toutefois, selon la même source, les appareils en service ne représentaient que 36 % du parc mondial d'aéronefs commerciaux. Par ailleurs, depuis la fin février, Boeing a annoncé l'annulation de 313 commandes d'aéronef, le nombre d'annulations s'élevant à 150 pour le 737 MAX. Pour 2020-2021, les commandes de Boeing et d'Airbus totalisaient 2 700 aéronefs. Le 24 mars dernier, Bombardier a suspendu sa production.

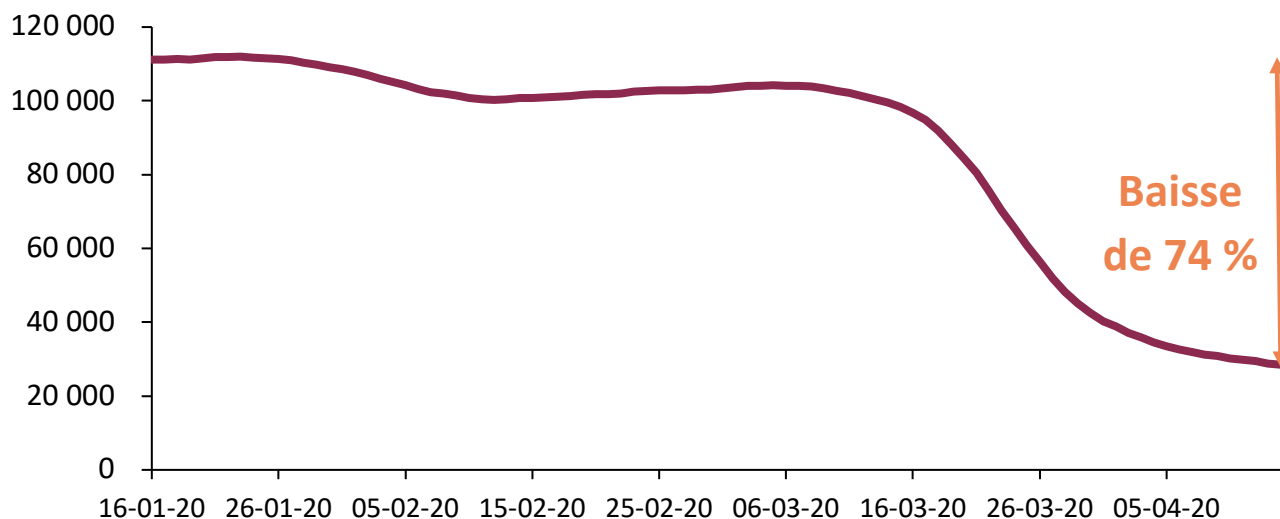
La reprise des activités des constructeurs d'aéronefs et des fournisseurs de pièces n'est pas pour demain. De nombreux facteurs influenceront la relance de l'industrie aérienne; en voici quelques-uns :

- Les mesures d'endiguement pour freiner la propagation de la COVID-19 (et leur efficacité).
- La réouverture des frontières internationales et la reprise de la demande de voyages (d'affaires et de plaisance).
- Le prix du carburant pour moteur à réaction et les décisions des transporteurs de remettre en service leurs aéronefs ou d'opter pour de nouveaux avions éconergétiques.

Compte tenu de ces facteurs, il est peu probable que les constructeurs d'aéronefs commerciaux et les fournisseurs de pièces voient une reprise de leurs activités avant 2025, ou même plus tard, selon le rythme de la relance économique mondiale.

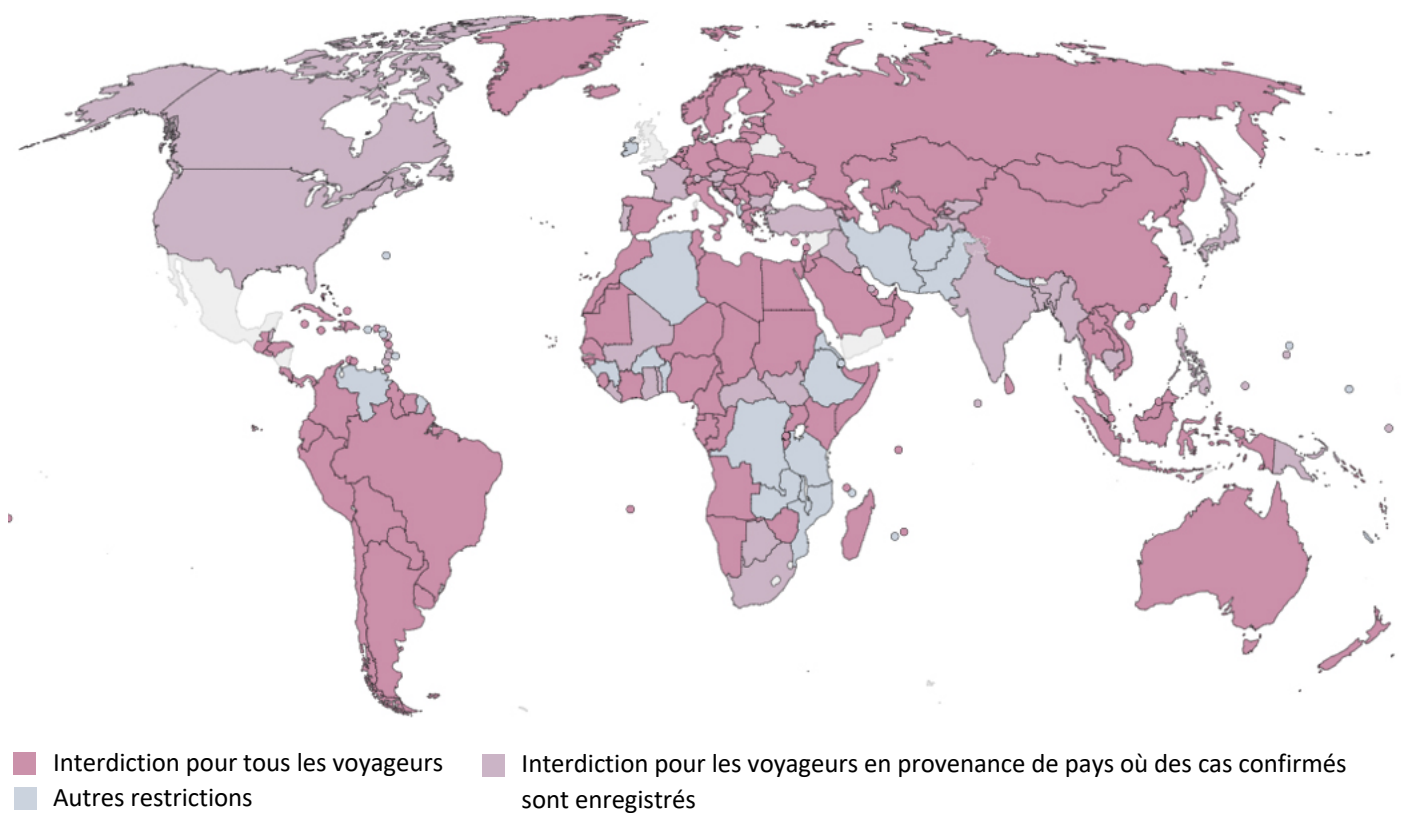
SECTEUR	SOUS-SECTEURS	PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (décembre 2019)	EMPLOYÉS (2019)	NOMBRE D'ENTREPRISES
<b>AÉRONAUTIQUE ET TRANSPORT AÉRIEN</b>	Fabrication de produits aérospatiaux et de leurs pièces (SCIAN 3364)	8,5 milliards de dollars	51 349	Total : 1 061 PME : 1 042 Grandes : 19
	Transport aérien (SCIAN 481)	10,5 milliards de dollars	74 660	Total : 300 PME : 281 Grandes : 19

## MOYENNE HEBDOMADAIRE DES VOLS COMMERCIAUX QUOTIDIENS ACTIFS



Source: Flightradar24

## RESTRICTIONS DE VOYAGES LIÉES À LA COVID-19 DANS LE MONDE



\* Restrictions en date du 14 avril 2020

Sources : IATA, secrétariat d'État des États-Unis, Bloomberg