

## POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

# Turbulences en perspective?

## Les conséquences économiques potentielles d'une grève prolongée des pilotes

Par LJ Valencia, analyste économique, et Randall Bartlett, directeur principal de l'économie canadienne

### Faits saillants

- ▶ Air Canada est le plus important transporteur aérien de marchandises et de passagers au pays. En raison de la place disproportionnée qu'il occupe dans le marché canadien du transport aérien, une grève prolongée de ses pilotes pourrait nuire à l'activité économique.
- ▶ La dernière grève des pilotes remonte à 1998 et avait duré deux semaines. En août 2024, les pilotes d'Air Canada ont voté à une très forte majorité en faveur d'un mandat de grève dès le 18 septembre. À l'aide de notre cadre de prévisions à court terme et de nos projections pour le nombre de passagers, nous estimons qu'une grève des pilotes d'une durée de deux semaines pourrait engendrer une perte de PIB réel d'environ 1,4 G\$ (-0,06 % sur la variation mensuelle) au cours du mois de septembre. Cela représenterait des pertes quotidiennes d'environ 98 M\$. De plus, le nombre de passagers pourrait diminuer de 2,1 millions (-29 % mensuellement). Une grève prolongée pourrait avoir des conséquences encore plus néfastes sur l'économie.
- ▶ L'activité dans le secteur du transport aérien reculerait en septembre, mais nous estimons que celui-ci récupérerait ensuite à hauteur d'environ 1,5 G\$ en octobre en cas de grève des pilotes pendant deux semaines, comme en 1998.

### Contexte

Le 22 août 2024, les pilotes d'Air Canada, représentés par l'Air Line Pilots Association, ont voté à 98 % en faveur d'une grève qui pourrait débuter dès le 18 septembre 2024.

L'industrie canadienne du transport aérien est évaluée à 6,7 G\$ et représente environ 0,3 % du PIB réel du pays. Au-delà des chiffres, c'est également une industrie qui offre un moyen de transport essentiel à de nombreux Canadiens et Canadiennes. Ce n'est pas anodin, considérant que le Canada est un pays vaste avec une faible densité de sa population : les compagnies aériennes sont non seulement essentielles à l'activité économique, mais elles sont aussi cruciales pour relier les villes et régions entre elles et avec le reste du monde.

Le marché canadien du transport aérien est fortement concentré et est dominé par deux sociétés : Air Canada et WestJet. Celles-ci effectuent la [grande majorité des voyages](#) aériens au Canada.

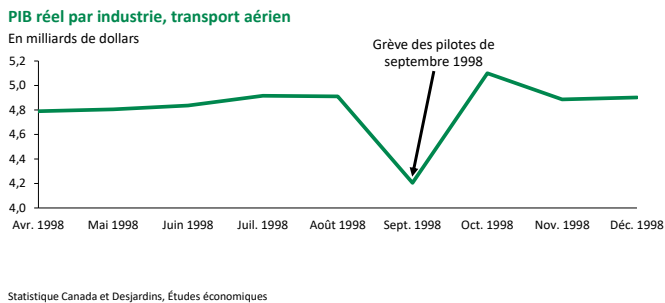
Air Canada représentait 47 % des sièges-kilomètres en 2023, soit près de la moitié, tandis que WestJet en représentait 27 %. Air Canada, la plus importante compagnie aérienne au pays, emploie environ 37 000 personnes et est le premier fournisseur de services de fret aérien en termes de capacité. Une grève de courte durée pourrait avoir des répercussions minimales sur le transport aérien et l'activité économique, mais une grève prolongée pourrait nuire aux passagers, aux entreprises et aux industries qui dépendent fortement de ce type de transport.

### Un peu d'histoire

La dernière grève des pilotes d'Air Canada remonte à plus de 25 ans : leur syndicat avait déclenché une grève de deux semaines en septembre 1998. À ce moment-là, Air Canada avait estimé des pertes de 200 M\$ pour le troisième trimestre de 1998, ce qui correspond à environ 355 M\$ aux prix d'aujourd'hui. Cette situation était en partie attribuable à la grève des pilotes. [L'activité économique réelle avait également](#)

**reculé.** Le secteur le plus touché avait été celui du transport et de l'entreposage, qui avait enregistré une baisse de 529 M\$ (-1,6 % en variation mensuelle), soit autour de 938 M\$ en prix aujourd'hui (graphique 1). Les pertes subies par le secteur du transport aérien avaient alors retranché 0,05 % à la croissance du PIB réel. Les pertes attribuables à la grève avaient toutefois été contrebalancées par des gains modestes dans le transport par camion et par train. Les secteurs de l'hébergement et de l'alimentation avaient quant à eux perdu 126 M\$ (-0,7 %). De plus, au chapitre du PIB trimestriel selon les dépenses, la grève avait partiellement refroidi l'achat de services par les consommateurs en faisant diminuer les ventes de billets d'avion. Cependant, l'activité dans le secteur du transport et de l'entreposage était rapidement revenue à la normale après la grève, avec une croissance mensuelle de 2,8 % en octobre 1998 – un niveau supérieur à celui d'avant la grève. L'activité dans l'industrie du transport aérien avait explosé de 21,5 %, dépassant aussi largement le niveau en août, avant la grève.

**Graphique 1**  
Les grèves prolongées nuisent à l'industrie du transport aérien



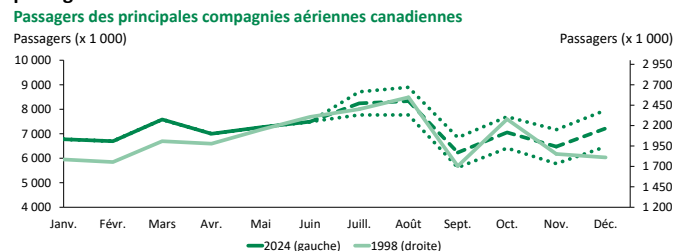
## Scénario

Dans cette note, nous explorons les répercussions potentielles d'une grève des pilotes d'Air Canada sur l'activité économique. Pour notre analyse, nous utilisons notre cadre de prévisions à court terme ainsi que nos propres projections quant à l'activité des compagnies aériennes, fondées sur les données de Statistique Canada. Dans cette étude, nous utilisons certaines hypothèses clés :

- Nous supposons que la grève durerait deux semaines, comme la dernière grève importante des pilotes d'Air Canada en septembre 1998.
- D'autres facteurs demeurent constants. Nous nous concentrons uniquement sur les répercussions directes de la grève sur le PIB réel mensuel du sous-secteur du transport aérien. Les effets dynamiques étant difficiles à saisir, l'incidence sur d'autres industries n'est pas entièrement prise en compte.

- Compte tenu du manque d'information à jour sur les activités des compagnies aériennes, nous estimons le nombre de passagers en fonction des sièges-kilomètres disponibles. Pour combler les données manquantes pour les mois de juillet et d'août, nous appliquons les taux de croissance de juillet et d'août 2023. Pour septembre, mois du début de la grève, nous incorporons une baisse mensuelle de 26,7 % du nombre de sièges-kilomètres. Cette baisse est fondée sur les données actuelles concernant la part de sièges-kilomètres d'Air Canada en 2023 et sur l'effet qu'une grève de deux semaines pourrait avoir sur le nombre de sièges-kilomètres disponibles au cours d'un seul mois (graphique 2). Enfin, nous tenons pour acquis qu'un rebond se produira en octobre en raison de la demande refoulée pour le transport aérien pendant la grève. La valeur du rebond d'octobre en sièges-kilomètres disponibles est basée sur la reprise observée en octobre 1998, qui représentait 84,7 % du niveau d'avant la grève.
- Nous utilisons les projections de notre cadre de prévisions à court terme pour combler les données manquantes de juillet et d'août pour le sous-secteur du transport aérien.

**Graphique 2**  
Une grève prolongée peut faire chuter considérablement le nombre de passagers



En considérant les hypothèses formulées, nous estimons ensuite les effets de la baisse du nombre de passagers et de sièges-kilomètres passagers sur le sous-secteur du transport aérien et sur nos estimations du PIB réel. Le tableau à la page suivante présente l'amplitude des pertes qui pourraient subvenir dans le sous-secteur du transport aérien en fonction de nos prévisions quant au nombre de passagers.

**Tableau 1**  
**Amplitude des pertes économiques qui pourraient découler d'une grève prolongée des pilotes**

CATÉGORIE	SCÉNARIOS BASÉS SUR LES PROJECTIONS DU NOMBRE DE PASSAGERS		
	FAIBLE	MOYEN	ÉLEVÉ
Perte de PIB réel pour septembre (niveau)	-1 367 G\$	-1 369 G\$	-1 374 G\$
Perte de PIB réel pour septembre (niveau, quotidien)	-97,6 M\$	-97,8 M\$	-98,1 M\$
Perte de PIB réel pour septembre (mensuel)	-0,061 %	-0,061 %	-0,062 %

Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Après un recul de l'activité économique, la production dans le sous-secteur du transport aérien devrait rebondir d'environ 1,5 G\$, dépassant ainsi les niveaux projetés pour août, soit avant la grève. Ce scénario est semblable à ce qui s'est produit lors de la grève des pilotes de septembre 1998.

### Conclusion

En conclusion, nous estimons qu'une grève de deux semaines des pilotes se traduirait par une baisse du PIB réel d'environ 1,4 G\$ (-0,06 % sur la variation mensuelle). À noter que ce chiffre est assorti d'un degré d'incertitude élevé étant donné la présence de réponses dynamiques potentielles dans l'ensemble de l'économie. Par ailleurs, nous ne tenons pas compte non plus des effets d'une grève prolongée sur d'autres indicateurs économiques clés comme l'inflation, mais une telle grève pourrait exercer une pression à la hausse sur les frais de transport et d'expédition par voie aérienne.