

StatCan et la COVID-19 :

Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



Répercussions de la COVID-19 sur l'aviation civile : comparaisons à l'échelle internationale

par C. Snoddon, V. Mordvinova, F. Doctoroff, L. Di Piéto
et L. McKeown

Date de diffusion : le 9 octobre 2020



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros suivants :

- | | |
|---|----------------|
| • Service de renseignements statistiques | 1-800-263-1136 |
| • Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1-800-363-7629 |
| • Télécopieur | 1-514-283-9350 |

Programme des services de dépôt

- | | |
|-----------------------------|----------------|
| • Service de renseignements | 1-800-635-7943 |
| • Télécopieur | 1-800-565-7757 |

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « Contactez-nous » > « [Normes de service à la clientèle](#) ».

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Industrie 2020

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'[entente de licence ouverte](#) de Statistique Canada.

Une [version HTML](#) est aussi disponible.

This publication is also available in English.



Répercussions sur l'aviation civile : comparaisons à l'échelle internationale

par C. Snoddon, V. Mordvinova, F. Doctoroff, L. Di Piéto et L. McKeown



Le nouveau coronavirus (COVID-19) a commencé à avoir des répercussions sur le volume de passagers en Chine et à Hong Kong en janvier 2020. En février, les gouvernements du monde entier déconseillaient les voyages en Chine et, à la mi-mars, des restrictions générales de voyage ont été imposées pour lutter contre la propagation du virus. Les répercussions de la fermeture des frontières et d'autres restrictions se sont immédiatement fait sentir sur les compagnies aériennes de transport de passagers partout dans le monde. Bien que les retombées au Canada aient été comparées à celles d'autres perturbations, comme les événements du 11 septembre 2001 et l'écllosion de SRAS en 2003 (voir [Statistique Canada, 2020](#))¹, la présente étude permet d'effectuer des comparaisons à l'échelle internationale des répercussions sur l'aviation au cours de la première moitié de 2020.

La baisse marquée commence en Asie

La Chine et Hong Kong ont connu d'importantes baisses du volume de passagers en février, étant donné que les restrictions de voyage ont été imposées plus tôt en Asie. C'est à ce moment-là que le volume de passagers a atteint son niveau le plus bas en Chine, après quoi il a recommencé à augmenter graduellement. En juin, il avait atteint presque 60 % du niveau observé en juin 2019, principalement en raison des voyages intérieurs. Par contre, à Hong Kong, en l'absence de vols intérieurs, les volumes de passagers sont demeurés assez stables au cours de la même période, après avoir affiché une baisse de presque 100 % d'une année à l'autre en avril.

1. Statistique Canada (2020). [Statistiques mensuelles sur l'aviation civile](#), juin 2020. *Le Quotidien* : 28 août.

StatCan et la COVID-19 :

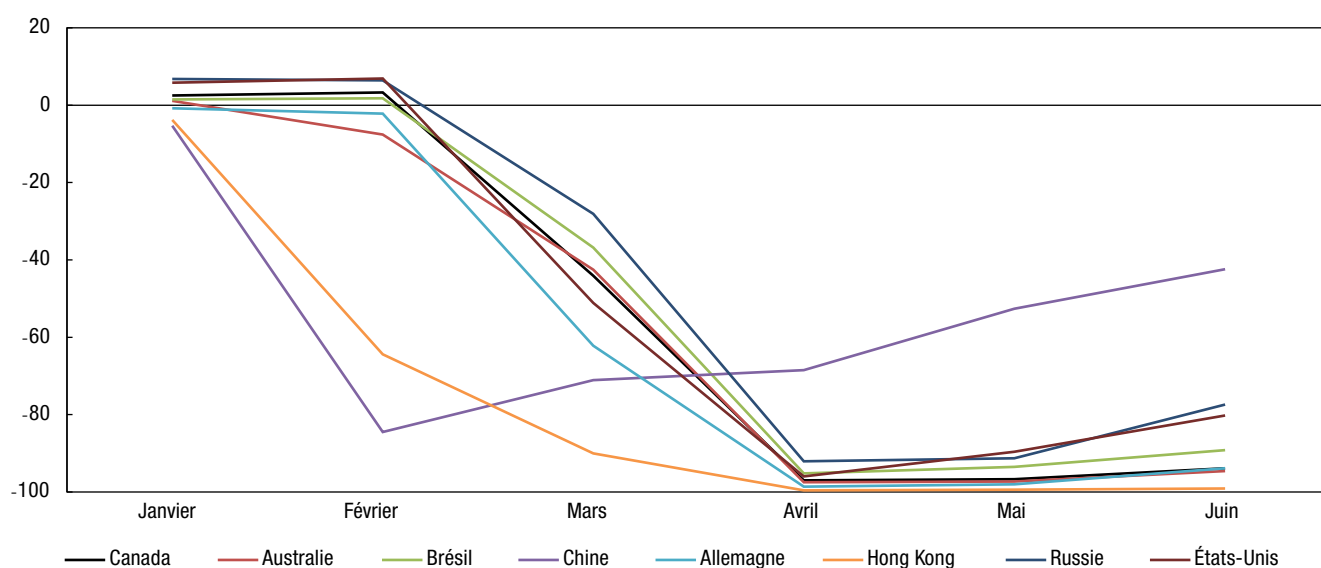
Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



Disposant d'un marché touristique à proximité, l'Australie a vu ses volumes de passagers diminuer en février, mais pas dans une aussi grande mesure qu'en Chine ou à Hong Kong. L'Australie a suivi une trajectoire de reprise semblable à celle de nombreux autres pays après avoir atteint un creux en avril. Le Canada et les États-Unis ont imposé des restrictions de voyage à la mi-mars et les volumes de passagers ont commencé à diminuer fortement pour également connaître un creux en avril. Par la suite, une lente reprise s'est amorcée dans les deux pays, mais la croissance a été nettement plus forte aux États-Unis.

Graphique 1
Variation d'une année à l'autre des passagers transportés pour les pays sélectionnés

variation en pourcentage d'une année à l'autre



Sources : Voir la section Méthodes.

Les grands marchés intérieurs contribuent à la reprise

La Russie a imposé des restrictions de voyage une semaine après l'Amérique du Nord, ce qui s'est traduit par une diminution moins prononcée du nombre de voyages aériens en mars. Après avoir également atteint un creux en avril, le volume a commencé à se rétablir de la même façon qu'aux États-Unis. Il est évident que les pays dont les marchés intérieurs sont plus importants se sont remis plus rapidement que ceux qui comptent davantage sur les voyages internationaux².

Au cours de la première vague, le virus a touché particulièrement l'Europe, notamment dans des destinations touristiques comme l'Italie et l'Espagne. Comparativement au Canada, l'Allemagne a connu une baisse initiale plus importante du volume de passagers en mars. Bien que son économie soit plus forte, le transport aérien de l'Allemagne est intégré à celui de l'Europe, et son marché intérieur est bien desservi par des solutions de rechange, comme le train à grande vitesse.

2. Dans un communiqué publié le 29 septembre, L'Association internationale du transport aériens (IATA) a indiqué qu'une ventilation des données de l'industrie indiquait que les vols intérieurs attiraient plus de passagers que les services internationaux. Pour plus d'informations, voir [Prévision de trafic réduite après un été morose](#).



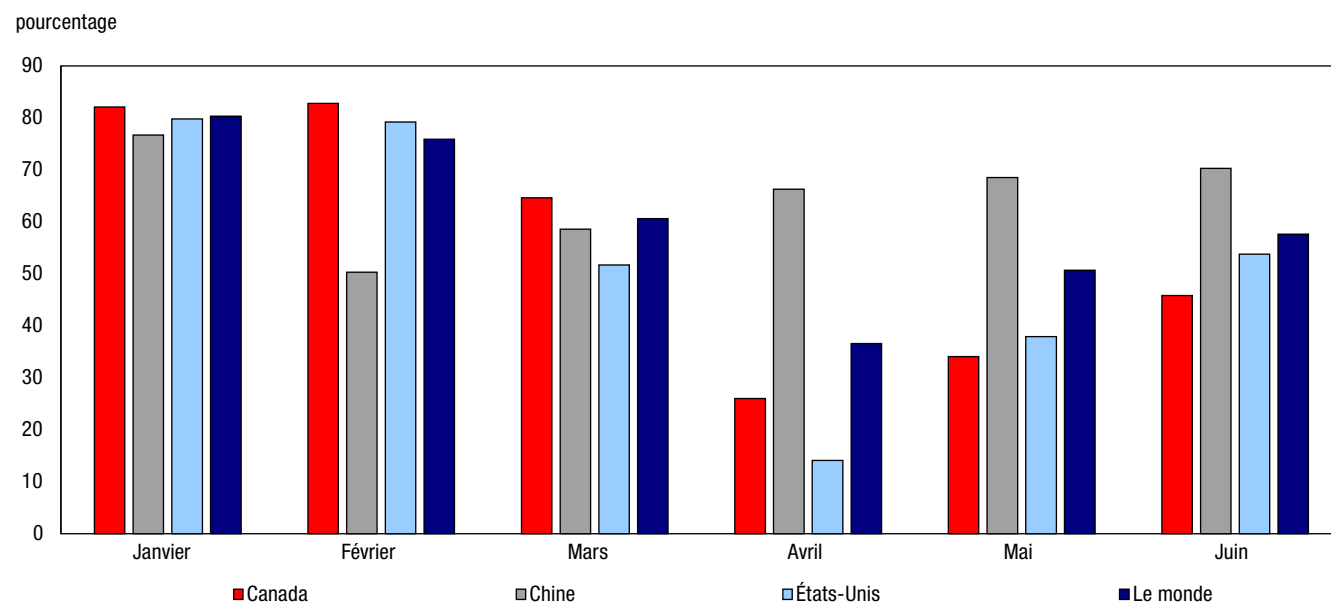
Enfin, en Amérique du Sud, le Brésil a imposé des restrictions après l'Amérique du Nord. Le volume de passagers a diminué moins rapidement au Brésil, mais il a suivi une trajectoire semblable à celle du Canada. Même s'il semble qu'un marché aérien national relativement plus important ait pu aider le Brésil à se rétablir un peu plus rapidement en juin, les médias indiquent que le virus continue de toucher durement le pays.

Diminution marquée du coefficient de remplissage pendant la pandémie

Tout comme le nombre de passagers aériens, le coefficient de remplissage a connu une baisse pendant la pandémie, ce qui indique que la demande (passagers-kilomètres payants) a diminué à un rythme plus rapide que l'offre (sièges-kilomètres disponibles). Au Canada par exemple, le coefficient de remplissage se situait près ou au-dessus de 80 % avant la COVID-19. De janvier 2015 à février 2020, chez les transporteurs aériens canadiens, ce coefficient s'est établi en moyenne à plus de 83 %.

Lorsque les restrictions de voyage ont été imposées en mars, le coefficient de remplissage a diminué au Canada pour se situer à 64,6 % en mars, puis il s'est établi à un creux de 26,0 % en avril. Aux États-Unis, il a connu une baisse pour s'établir à 51,7 % en mars, puis a reculé de nouveau pour se fixer à un peu plus de 14 % en avril. Depuis ces creux, les coefficients de remplissage se sont améliorés en mai et en juin, mais ils sont demeurés inférieurs à leurs niveaux historiques. En juin, le coefficient de remplissage a connu une reprise au Canada pour s'établir à 45,8 %, tandis qu'il s'est redressé plus rapidement aux États-Unis, où il a atteint 53,8 %.

Graphique 2
Coefficient de remplissage pour les pays sélectionnés et le monde



Sources : Voir la section Méthodes.

StatCan et la COVID-19 :

Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



En Chine, le coefficient de remplissage a affiché à la fois un ralentissement précoce et une reprise plus rapide. Les transporteurs nord-américains ont suivi une trajectoire semblable à celle du reste du monde, avec un léger décalage, enregistrant une baisse au premier trimestre, puis atteignant un creux en avril, suivi d'une reprise graduelle. Comme c'était le cas pour la plupart des pays à l'extérieur de l'Asie, l'effet complet des restrictions de voyage pour contenir la propagation de la COVID-19 a été observé en avril, au moment où le coefficient de remplissage a atteint son niveau le plus bas. Le coefficient de remplissage, en tant que mesure, reflète toutefois des éléments de l'offre et de la demande.

Les perspectives d'une reprise à court terme de la circulation aérienne commerciale mondiale demeurent incertaines, l'Association internationale du transport aérien ayant averti les compagnies aériennes d'éviter d'étendre leur offre (c.-à-d. d'ajouter des sièges-kilomètres) pour qu'elle dépasse la demande (passagers-kilomètres). En tenant compte de cet avertissement, certains transporteurs canadiens ont repris des activités limitées au troisième trimestre de 2020, et un autre devrait le faire au quatrième trimestre. Les deux plus grandes compagnies aériennes au Canada ont annulé des centaines de vols en septembre, en raison de la résurgence de la crise sanitaire qui prolonge les difficultés de l'industrie du voyage³.

Méthodes

Des données ont été recueillies sur le nombre de passagers aériens, de passagers-kilomètres et de sièges-kilomètres disponibles (c.-à-d. l'offre) dans certains pays, en fonction de la disponibilité et de la comparabilité, ainsi que de la géographie. Le coefficient de remplissage est calculé en divisant le nombre de passagers-kilomètres payants par le nombre de sièges-kilomètres disponibles pour une période donnée. Les sources de données pour chaque pays inclus dans cette étude figurent ci-dessous.

Allemagne : Eurostat, « [Transport aérien de passagers par pays déclarant](#) ».

Australie : Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics (BITRE), « [Aviation Statistics](#) ».

Bésil : Agence nationale de l'aviation civile, [La demande et l'offre du transport aérien](#).

Canada : [L'enquête mensuelle sur l'aviation civile](#) (5026).

Chine : Administration de l'aviation civile de la Chine, « [Statistics of Key Performance Indicators for China's Civil Aviation Industry in January, February, March, April, May and June 2020](#) ».

États-Unis : U.S Bureau of Transportation Statistics (BTS), « [Air Carrier Summary: T1 US Air Carrier Traffic and Capacity. Summary by Service Class.](#) »

Hong Kong : Cathay Pacific Group (Cathay Pacific and Cathay Dragon), « [Combined Traffic Figures](#) » pour janvier, février, mars, avril, mai et juin 2020.

Russie : Service fédéral de la statistique de l'état, [Indicateurs principaux des activités de transport, Transport des passagers par moyen de transport](#); Agence fédérale du transport aérien, [Données statistiques, Indicateurs principaux de performance de l'aviation civile](#).

Le monde : Association internationale du transport aérien (IATA), « [Air Passenger Market Analysis](#) », janvier, février, mars, avril, mai et juin 2020, 4 mars 2020, 2 avril 2020, 29 avril 2020, 3 juin 2020, 1 juillet 2020 et 28 juillet 2020.

3. Atkins, E. (2020). « Air Canada and WestJet cancel hundreds of flights in September amid continuing industry woes ». *The Globe and Mail*, Report on Business (16 septembre).

