

# StatCan et la COVID-19 :

Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



## L'aviation canadienne pendant la pandémie de COVID-19 : Partie 3. Comparaison internationale

par Valeriya Mordvinova

Date de diffusion : le 11 août 2022



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](http://www.statcan.gc.ca).

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

**Courriel** à [infostats@statcan.gc.ca](mailto:infostats@statcan.gc.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 |

## 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](http://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 2022

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.

---



## L'aviation canadienne pendant la pandémie de COVID-19 : Partie 3. Comparaison internationale

par Valeriya Mordvinova

### Introduction

La pandémie de COVID-19 a causé des perturbations sans précédent dans le domaine de l'aviation. La raison d'être du transport aérien consiste à relier le monde par le mouvement des personnes et des marchandises. Au début de la pandémie, le mouvement des personnes par voie aérienne a été essentiellement arrêté par des mesures de santé publique et des restrictions de voyage mises en place dans le monde entier pour lutter contre la propagation du virus. En réponse, les compagnies aériennes ont cloué leurs flottes au sol et licencié des employés. Même si le nombre de passagers et les recettes ont tous deux diminué, il restait d'importants coûts fixes à payer, ce qui a entraîné des pertes financières. Un certain nombre de compagnies aériennes dans le monde ont dû déclarer faillite, tandis que d'autres ont été maintenues en vie grâce au soutien financier offert par les gouvernements.

Au-delà des compagnies aériennes, la pandémie a touché tous les aspects de l'aviation. Par exemple, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne ont perdu des revenus au fur et à mesure que le nombre de passagers et de vols diminuait. Les unités de formation au pilotage de nombreux pays, y compris le Canada, ont été fermées pendant un certain temps en raison de leur statut d'entreprises « non essentielles ». L'activité dans le domaine de l'aviation générale a diminué pendant qu'on demandait à la population de rester à la maison.

Il s'agit du troisième article d'une série portant sur l'incidence de la COVID-19 sur l'aviation au Canada et examinant si des signes de reprise ont été observés jusqu'à la fin de 2021. Le [premier article](#) a traité des répercussions de la pandémie sur les grands et moyens transporteurs aériens au Canada et a révélé que les compagnies aériennes de transport de passagers ont été les plus durement touchées, alors que la demande croissante de fret aérien a été insuffisante pour compenser cette baisse. Le [deuxième article](#) a porté sur l'incidence de la pandémie sur divers types d'activités aériennes et a comparé la vitesse de leur rétablissement; on y a constaté que les activités comme l'aviation générale, la formation au pilotage, le travail aérien et les petits transporteurs aériens ont pu se rétablir plus rapidement que les grandes compagnies aériennes. Ce troisième article examine la situation du Canada dans un contexte international en se concentrant sur les compagnies aériennes. On y constate que parmi les pays ayant la plus grande masse terrestre, le Canada a connu la reprise la plus lente jusqu'au milieu de 2021, mais qu'il s'est ensuite rétabli pour se positionner en milieu de peloton à la fin de l'année.

### Résultats

#### La reprise au Canada a débuté lentement avant de gagner en force

Les plus grands pays du monde en superficie sont la Russie, le Canada, les États-Unis, la Chine, le Brésil et l'Australie<sup>1</sup> et vu leur grande étendue, le transport aérien y représente un service essentiel. Puisqu'ils ont ceci en commun, cet article propose une comparaison des répercussions de la pandémie et la reprise des compagnies aériennes au Canada et celles des cinq autres grands pays.

1. Voir, par exemple, cette page de Statista : <https://www.statista.com/statistics/262955/largest-countries-in-the-world/>.

# StatCan et la COVID-19 :

## Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur

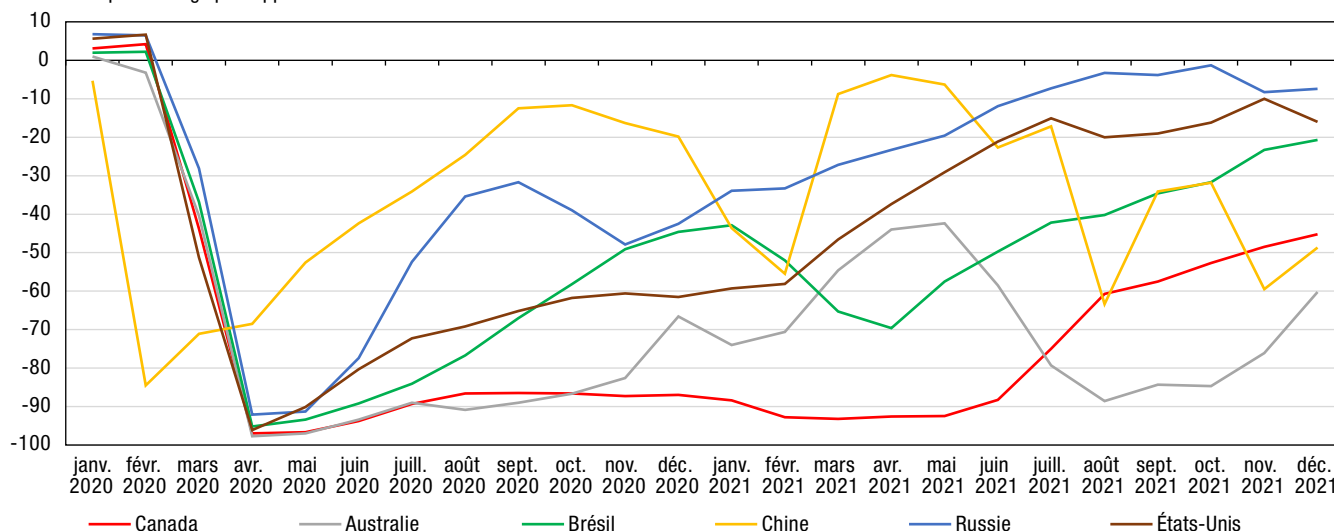


Le graphique 1 montre les variations en pourcentage par rapport au même mois de 2019 du nombre total de passagers dans les six plus grands pays en superficie. La Chine a été la première à afficher une forte baisse, en février 2020. En mars, d'autres pays ont suivi le pas, et en avril 2020, l'Australie, le Canada et les États-Unis ont enregistré des baisses de plus de 96 %. Parmi les pays examinés, la Chine a enregistré la baisse la moins marquée (-85 % en février 2020) avant d'amorcer une reprise.

### Graphique 1

**Variation en pourcentage par rapport au même mois de 2019 du nombre de passagers transportés, pays sélectionnés, données mensuelles, de 2020 à 2021**

variation en pourcentage par rapport au même mois de 2019



Sources : Organismes statistiques ou autorités de régulation de l'aviation des pays (voir les références).

Les chemins de la reprise sont différents d'un pays à l'autre. Au début, par exemple, c'est au Canada que la reprise était la plus lente : en juin 2021, le nombre de passagers y était toujours inférieur de 88 % aux niveaux enregistrés avant la pandémie. Bien que la reprise ait aussi commencé lentement en Australie, de novembre 2020 à juin 2021, le nombre de passagers y a atteint des proportions plus élevées qu'au Canada par rapport aux niveaux pré-pandémiques. Cette tendance s'est inversée à partir de juillet 2021, après que l'Australie a instauré de nouveaux confinements alors que le Canada commençait à assouplir ses restrictions.

Au début, la reprise a été la plus forte en Chine et en Russie, mais ces deux pays ont été touchés par de nouvelles vagues d'infections, ce qui a fait diminuer le nombre de passagers à certains moments. Les répercussions des confinements stricts en Chine se reflètent dans les importantes fluctuations qui y ont été observées.

Jusqu'en juillet 2021 (sauf en décembre 2020), c'est aux États-Unis que la reprise a été la plus soutenue parmi les six pays. En effet, par rapport à 2019, les baisses en pourcentage s'y sont amenuisées chaque mois. Au deuxième semestre de 2021, toutefois, la reprise aux États-Unis a stagné.

En décembre 2021, la Russie (-7 %), les États-Unis (-16 %) et le Brésil (-21 %) ont enregistré les baisses les moins prononcées par rapport au même mois en 2019. L'Australie (-60 %) a affiché la plus forte diminution, tandis que le Canada (-45 %) se situait au milieu, affichant une nette amélioration par rapport au début de 2021.





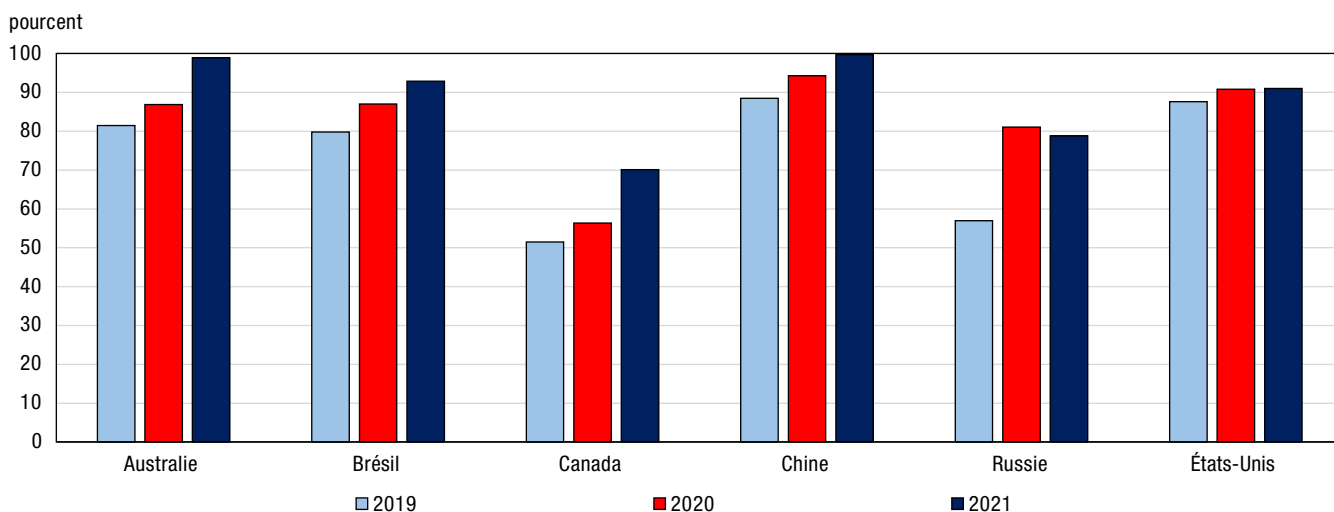
## La taille du marché intérieur a peu d'incidence

Pendant la pandémie, les voyages internationaux ont été plus restreints que les voyages intérieurs et, comme le [premier article](#) a montré, les baisses observées dans le secteur des vols intérieurs ont été moins prononcées que celles dans le secteur des vols transfrontaliers et le secteur des vols internationaux. Toutes choses étant égales par ailleurs, si le marché intérieur représente une plus grande part du nombre total de passagers, on s'attendrait à ce que les baisses globales soient moins prononcées. Dans ce qui suit, on examine si la part du marché intérieur du Canada peut expliquer pourquoi, avant le milieu de 2021, le nombre total de passagers a continué de connaître certaines des plus fortes baisses.

Le graphique 2 montre le nombre de passagers sur les vols intérieurs en pourcentage du nombre total de passagers en 2019, 2020 et 2021. En 2019, soit avant la pandémie, la part représentée par les vols intérieurs était la plus élevée en Chine (89 %) et aux États-Unis (88 %), et la plus faible au Canada (52 %), suivi de la Russie (57 %). Alors qu'au Canada et en Russie, les vols intérieurs représentaient moins de 60 % du nombre total de passagers, dans les quatre autres pays, ce pourcentage était de plus de 80 % ou très près. Par conséquent, c'est la Russie qui offre la meilleure comparaison avec le Canada en ce qui concerne la part du marché intérieur. En outre, il existe des similitudes géographiques entre les deux pays : grande superficie comportant beaucoup de régions éloignées, population clairsemée à l'extérieur des grands centres urbains, petite taille de population compte tenu de la masse terrestre, et climat nordique.

### Graphique 2

**Passagers transportés sur les vols intérieurs en pourcentage du nombre total de passagers transportés, pays sélectionnés, de 2019 à 2021**



Sources : Organismes statistiques ou autorités de régulation de l'aviation des pays (voir les références).

Malgré les similitudes entre les deux pays, la reprise en Russie a été beaucoup plus forte qu'au Canada. Le nombre de passagers qui ont emprunté des vols intérieurs, exprimé en pourcentage du nombre total de passagers, a augmenté considérablement en Russie, passant de 57 % en 2019 à environ 80 % en 2020 et 2021. Si certaines personnes ont choisi de ne pas voyager du tout en 2020, d'autres ont continué de voyager, mais ont semblé préférer les voyages intérieurs aux voyages à l'étranger. En 2021, le nombre de passagers sur les vols intérieurs en Russie était supérieur aux niveaux enregistrés avant la pandémie (graphique 3), ce qui semble confirmer cette tendance. Le Canada n'a pas connu ce phénomène dans la même mesure en 2021, le nombre de passagers sur les

# StatCan et la COVID-19 :

## Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



vols intérieurs est demeuré bien en deçà des niveaux de 2019. En 2020, la part que représentait le marché intérieur (56 %) au Canada était légèrement supérieure à ce qu'elle était en 2019 (52 %), puis en 2021, elle s'est accrue encore pour passer à 70 %.

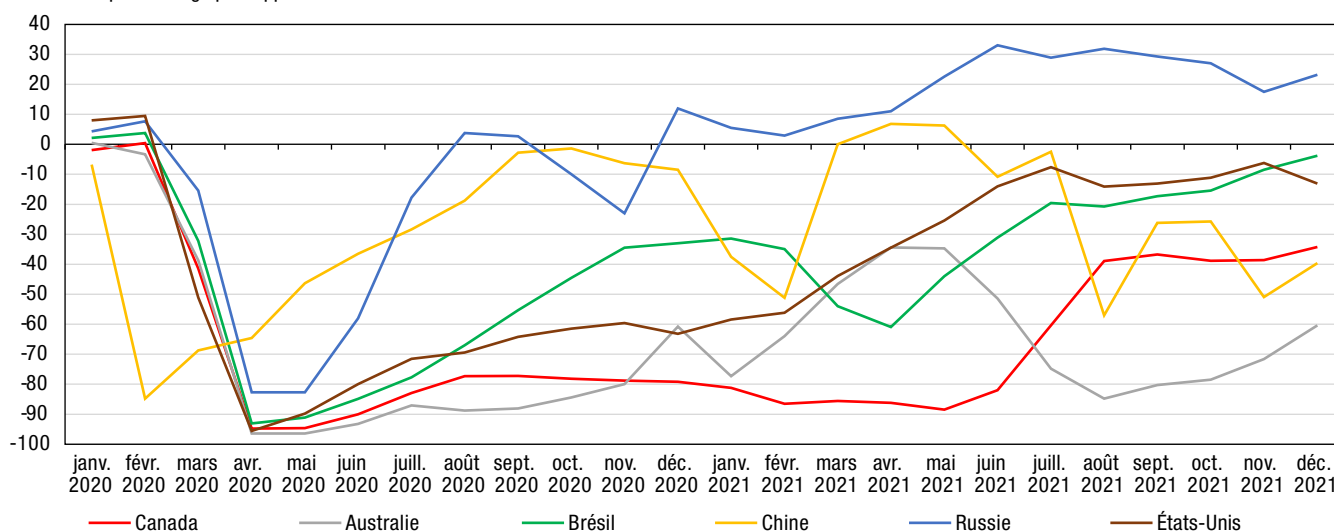
En outre, bien que le Brésil et les États-Unis aient des marchés intérieurs plus importants que la Russie, leur reprise n'a pas été aussi rapide. En Australie, la part que représente le secteur intérieur est nettement plus grande qu'au Canada, mais jusqu'en novembre 2020, la reprise a stagné de manière similaire dans les deux pays. Puis, au deuxième semestre de 2021, la reprise des compagnies aériennes australiennes a été inférieure à ce qui a été observé au Canada. Par conséquent, la taille du marché intérieur en proportion du total avant la pandémie ne suffit pas à expliquer la rapidité de la reprise.

Si la taille du marché intérieur explique les différences dans la reprise globale, alors la reprise dans le marché intérieur devrait être similaire d'un pays à l'autre. Le graphique 3 regroupe les données de l'Enquête mensuelle sur l'aviation civile de Statistique Canada pour le Canada et les données de l'Association internationale du transport aérien (IATA) pour les autres pays. Il montre la variation en pourcentage du nombre de passagers-kilomètres intérieurs par rapport au même mois de 2019. En raison de l'accessibilité des données, les données sur les passagers-kilomètres sont utilisées au lieu des données sur les passagers.

### Graphique 3

#### Variation en pourcentage par rapport au même mois de 2019 du nombre de passagers-kilomètres intérieurs, pays sélectionnés, de 2020 à 2021

variation en pourcentage par rapport au même mois de 2019



Sources : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur l'aviation civile; Association internationale du transport aérien, rapport mensuel Air Passenger Market Analysis.

Les tendances générales observées dans le graphique 3 quant au nombre de passagers-kilomètres intérieurs ressemblent à celles relatives au nombre total de passagers au graphique 1. La reprise au Canada ne s'est guère amorcée avant l'été 2021, alors que la Chine et la Russie atteignaient ou dépassaient au cours de certains mois les niveaux pré-pandémiques dans le secteur intérieur. En Russie, les hausses qui ont parfois atteint 33 % (juin 2021) par rapport aux niveaux pré-pandémiques révèlent une forte substitution des voyages intérieurs aux voyages internationaux, alors qu'au Canada le trafic intérieur était encore en baisse de 82 % en juin 2021 par rapport aux niveaux de 2019, avant l'amélioration constatée au deuxième semestre. Alors que les voyages intérieurs

# StatCan et la COVID-19 :

## Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



augmentaient au Canada, en décembre 2021 ils se sont rétablis suffisamment pour atteindre une proportion plus grande par rapport aux niveaux prépandémiques que cela n'a été le cas en Australie et en Chine, où la reprise s'était inversée en raison des confinements.

En résumé, parmi les plus grands pays du monde en superficie, la part du marché intérieur n'explique pas la rapidité de la reprise du transport aérien. La reprise du marché intérieur semble plutôt être le moteur de la reprise globale, quelle que fût la proportion de passagers sur les vols intérieurs avant la pandémie.

## La rigueur des restrictions est l'un des facteurs explicatifs

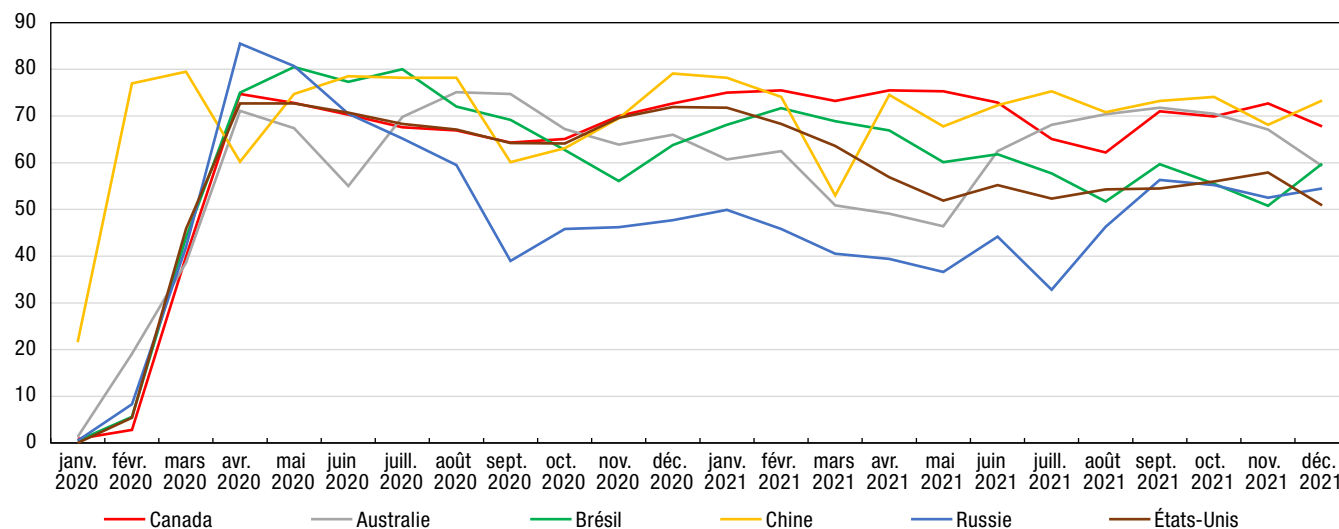
Parmi les facteurs qui ont influé sur le nombre de voyageurs, il y a les restrictions de voyage et d'autres mesures imposées par les gouvernements pour lutter contre la pandémie. L'Oxford COVID-19 Government Response Tracker (OxCGRT) publie l'indice de rigueur des mesures gouvernementales contre la COVID, qui combine les restrictions de voyage avec d'autres mesures, comme par exemple les confinements, les fermetures d'écoles et de lieux de travail, et les restrictions de rassemblements et d'événements.

Cet indice quotidien a été converti en indice mensuel pour les six pays (graphique 4). L'indice prend des valeurs allant de zéro (0), qui représente l'absence de toute restriction, à cent (100), qui représente les plus fortes restrictions possible.

### Graphique 4

#### Indice de rigueur des mesures gouvernementales contre la COVID, pays sélectionnés, données mensuelles, de 2020 à 2021

indice de rigueur des mesures gouvernementales contre la COVID



Source : Oxford COVID-19 Government Response Tracker.

Au premier semestre de 2021, les restrictions au Canada figuraient parmi les plus strictes des pays observés, et la reprise de l'aviation, parmi les plus lentes. Pendant de nombreux mois, c'est en Russie que les restrictions étaient les moins strictes, et que la reprise de l'aviation y figurait parmi les plus fortes. Les États-Unis ont graduellement assoupli les restrictions et ont observé une augmentation soutenue du nombre de passagers aériens.

Cependant, les restrictions en Chine sont restées assez strictes même dans les mois où le nombre de passagers atteignait presque les niveaux prépandémiques, et les fortes fluctuations du transport aérien ne sont pas reflétées

# StatCan et la COVID-19 :

## Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



dans l'indice de rigueur. L'un des points problématiques de l'indice de rigueur est qu'il se fonde sur les territoires où les mesures sont les plus rigoureuses dans chaque pays. Par exemple, si une région en Chine impose des restrictions strictes, l'indice y sera élevé, mais il est possible que la population soit toujours libre de voyager dans le reste du pays.

Toutefois, cette association ne sous-entend pas nécessairement une causalité. Les mesures gouvernementales et la volonté de la population de voyager sont influencées par des facteurs confondants, comme le nombre de nouveaux cas de COVID-19, les taux de vaccination et les conditions économiques. De plus, le moment et l'intensité des différentes vagues du virus varient d'un pays à l'autre. Par ailleurs, il y a des facteurs non mesurables comme les différences culturelles entre pays qui peuvent changer au fil du temps.

En résumé, si les restrictions gouvernementales ont eu une incidence sur la reprise du transport aérien, elles s'inscrivaient dans une interaction complexe de nombreux facteurs liés à la pandémie.

## Résumé et conclusion

La pandémie de COVID-19 a représenté le plus grand choc dans l'histoire pour l'aviation, et le présent article a proposé une comparaison de ses répercussions sur le transport aérien de passagers dans les six plus grands pays du monde en superficie ainsi que le chemin de la reprise jusqu'en décembre 2021.

Jusqu'au milieu de 2021, la reprise au Canada a été parmi les plus lentes, mais à la fin de l'année, le nombre de passagers s'était accru. Bien que la taille relative du marché intérieur semble avoir eu peu d'incidence sur la rapidité de la reprise, la reprise et les fluctuations du marché intérieur reflètent la trajectoire globale des six pays. Les restrictions de voyages et d'autres activités ont probablement eu plus d'incidence, mais d'autres facteurs liés à la pandémie, comme les taux de vaccination et les conditions économiques générales, ont aussi joué un rôle.

## Données et méthodes

La sélection des variables pour cet article a été influencée par l'accès aux données de différents pays. Les données ne sont pas désaisonnalisées et on a utilisé les variations en pourcentage par rapport au même mois de 2019 du nombre total de passagers et de passagers-kilomètres intérieurs. La part des passagers dans le secteur des vols intérieurs, exprimée en pourcentage du nombre total de passagers, a été calculée en utilisant des valeurs annuelles.

Les données pour le Canada sont tirées de l'Enquête mensuelle sur l'aviation civile (données mensuelles sur les passagers et passagers-kilomètres) et de l'Enquête trimestrielle sur l'aviation civile (passagers par secteur pour le calcul des passagers des vols intérieurs en pourcentage du nombre total de passagers) réalisées par Statistique Canada. Les variations en pourcentage du nombre de passagers-kilomètres intérieurs pour les autres pays ont été extraites du rapport mensuel *Air Passenger Market Analysis* de l'Association internationale du transport aérien (IATA). Les données sur le nombre de passagers ont été obtenues des organismes statistiques nationaux ou des autorités de régulation de l'aviation des pays considérés (voir les références). Ces données ont servi à calculer les variations en pourcentage du nombre total de passagers par rapport aux mois correspondants de 2019, et le secteur intérieur en pourcentage du nombre total de passagers.

L'indice de rigueur a été obtenu d'Oxford COVID-19 Government Response Tracker (OxCGRT) et a été converti en un indice mensuel au lieu de quotidien, en utilisant la moyenne des valeurs pour tous les jours de chaque mois.





# StatCan et la COVID-19 :

Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur



## Références

### Australie:

Bureau of Infrastructure and Transport Research Economics (BITRE). « [Domestic Aviation Activity](https://www.bitre.gov.au/publications/ongoing/domestic_airline_activity-monthly_publications) ». [https://www.bitre.gov.au/publications/ongoing/domestic\\_airline\\_activity-monthly\\_publications](https://www.bitre.gov.au/publications/ongoing/domestic_airline_activity-monthly_publications)

Bureau of Infrastructure and Transport Research Economics (BITRE). « [International Airline Activity](https://www.bitre.gov.au/publications/ongoing/international_airline_activity-monthly_publications) ». [https://www.bitre.gov.au/publications/ongoing/international\\_airline\\_activity-monthly\\_publications](https://www.bitre.gov.au/publications/ongoing/international_airline_activity-monthly_publications)

### Brésil:

Agence nationale de l'aviation civile (ANAC). « [La demande et l'offre du transport aérien](https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiM2UzMGE2ZmQtOTBkMy00ZjMzLTk2MjAtMWE0MDI0YzkyYjFiliwidCI6ml1NzQ4ZjZILWl0YTQtNGlyYi1hYjJhLWVvOTUyMjM0ODM2NiIsImMiOjR9) ». <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiM2UzMGE2ZmQtOTBkMy00ZjMzLTk2MjAtMWE0MDI0YzkyYjFiliwidCI6ml1NzQ4ZjZILWl0YTQtNGlyYi1hYjJhLWVvOTUyMjM0ODM2NiIsImMiOjR9>

### Canada:

Statistique Canada. [Tableau 23-10-0079-01 Statistiques d'exploitation et financières des principaux transporteurs aériens canadiens, mensuel](https://doi.org/10.25318/2310007901-fra). DOI: <https://doi.org/10.25318/2310007901-fra>

Statistique Canada. [Tableau 23-10-0259-01 Statistiques d'exploitation sur l'aviation civile, selon le secteur, transporteurs aériens canadiens, niveaux I et II, trimestriel](https://doi.org/10.25318/2310025901-fra). DOI: <https://doi.org/10.25318/2310025901-fra>

### Chine:

Civil Aviation Administration of China (CAAC). « [Statistics of key performance indicators for China's civil aviation industry](http://www.caac.gov.cn/en/HYYJ/SJ/) ». <http://www.caac.gov.cn/en/HYYJ/SJ/>

### Russie:

Service fédérale de la statistique de l'état (Rosstat). « [Indicateurs principaux des opérations de transport](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport) », tableau « Passagers transportés selon le mode de transport ». <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>

Agence fédérale du transport aérien (FAVT). « [Indicateurs principaux de performance de l'aviation civile de la Russie](http://favt.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennyye-pokazateli-ga/) ». <http://favt.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennyye-pokazateli-ga/>

### États-Unis:

Bureau of Transportation Statistics (BTS). « [T-100 Market, Passengers - all US carriers, all airports](https://www.transtats.bts.gov/Data_Elements.aspx?Data=1) ». [https://www.transtats.bts.gov/Data\\_Elements.aspx?Data=1](https://www.transtats.bts.gov/Data_Elements.aspx?Data=1)

### International:

Association internationale du transport aérien (IATA). « [Air Passenger Market Analysis](https://www.iata.org/en/publications/economics/) ». <https://www.iata.org/en/publications/economics/>

Hale, T., Angrist, N., Goldszmidt, R., Kira, B., Petherick, A., Phillips, T., Webster, S., Cameron-Blake, E., Hallas, L., Majumdar, S., & Tatlow, H. (2021). « [A global panel database of pandemic policies \(Oxford COVID-19 Government Response Tracker\)](https://doi.org/10.1038/s41562-021-01079-8) ». Nature Human Behaviour. DOI: <https://doi.org/10.1038/s41562-021-01079-8>  
Données obtenues de GitHub : [https://github.com/OxCGRT/covid-policy-tracker/blob/master/data/timeseries/stringency\\_index.csv](https://github.com/OxCGRT/covid-policy-tracker/blob/master/data/timeseries/stringency_index.csv)

