

Statistiques trimestrielles sur l'aviation civile, deuxième trimestre de 2021

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans *Le Quotidien*, le vendredi 19 novembre 2021

Faits saillants

Au deuxième trimestre, les recettes d'exploitation des 24 plus grands transporteurs aériens canadiens se sont chiffrées à 1,6 milliard de dollars.

Les recettes de passagers, qui se sont élevées à 831,6 millions de dollars, sont demeurées la principale source de revenus des compagnies aériennes. Le fret aérien a généré 607,3 millions de dollars, ce qui représente plus du tiers (37,1 %) du total; cette contribution aux revenus s'établissait bien au-dessus de celle observée avant la pandémie, qui se situait de 5 % à 7 %.

Au deuxième trimestre, les transporteurs canadiens ont transporté 2,5 millions de passagers sur des vols réguliers et des vols d'affrètement.

La reprise stagne dans le contexte de la troisième vague de COVID-19

Le nombre de cas de COVID-19 était en hausse à l'approche du mois d'avril, ce qui a entraîné d'autres mesures de confinement et la prolongation des restrictions de voyage. Par exemple, les vols de passagers en provenance de l'Inde et du Pakistan ont été suspendus à la suite de l'émergence d'un variant plus contagieux.

Les activités de certains transporteurs aériens sont restées suspendues en raison de la baisse de la demande de voyages. Sky Regional Airlines a cessé ses activités à la fin du premier trimestre, et ses aéronefs et ses trajets ont été transférés à Jazz Aviation.

Le 11 mars 2020, la COVID-19 a été déclarée une pandémie par l'Organisation mondiale de la Santé. Au cours des mois qui ont suivi, les voyages aériens canadiens sont demeurés bien en deçà des niveaux historiques. À moins d'indication contraire, les comparaisons sont effectuées avec le même trimestre de 2019 (également appelé « niveaux enregistrés avant la pandémie »), lorsque les niveaux d'activité des compagnies aériennes correspondaient aux tendances historiques.

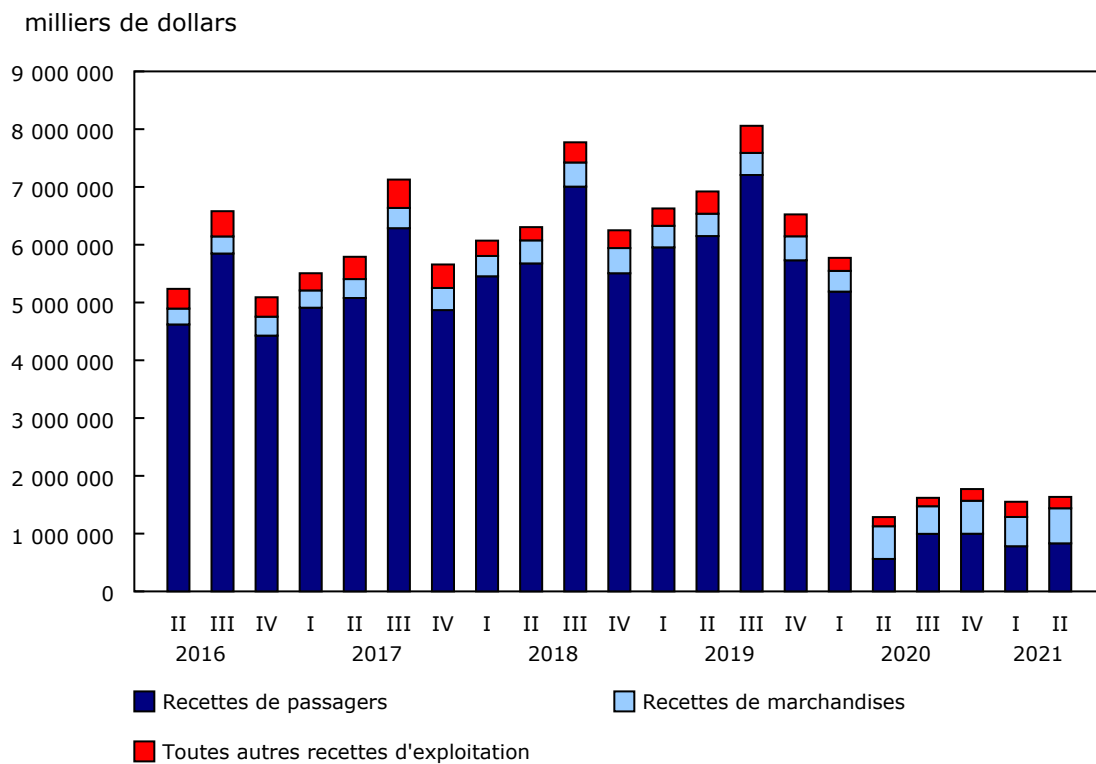
Les recettes diminuent plus que les dépenses, ce qui entraîne des pertes nettes

Les recettes d'exploitation des 24 plus grands transporteurs aériens canadiens (niveaux I et II) ont totalisé 1,6 milliard de dollars au deuxième trimestre de 2021, en baisse de 76,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2019. Cette baisse reflète une forte diminution (-89,2 %) du nombre de passagers (vols réguliers et vols d'affrètement).

Compte tenu de la diminution du nombre de passagers, de nombreuses compagnies aériennes ont continué de s'appuyer sur les activités liées au transport de marchandises pour accroître leurs recettes. Au deuxième trimestre, les recettes de passagers ont chuté de 86,5 % pour se chiffrer à 831,6 millions de dollars, tandis que les recettes de marchandises ont fait un bond de 57,0 % pour s'établir à 607,3 millions de dollars, comparativement au même trimestre en 2019. Les recettes de passagers ont représenté 50,9 cents de chaque dollar de recettes d'exploitation, tandis que les recettes de marchandises en ont représenté 37,1 cents. Avant la pandémie, les recettes de passagers représentaient près de 90 cents de chaque dollar de recettes d'exploitation, et les recettes de marchandises en représentaient de 5 à 7 cents.



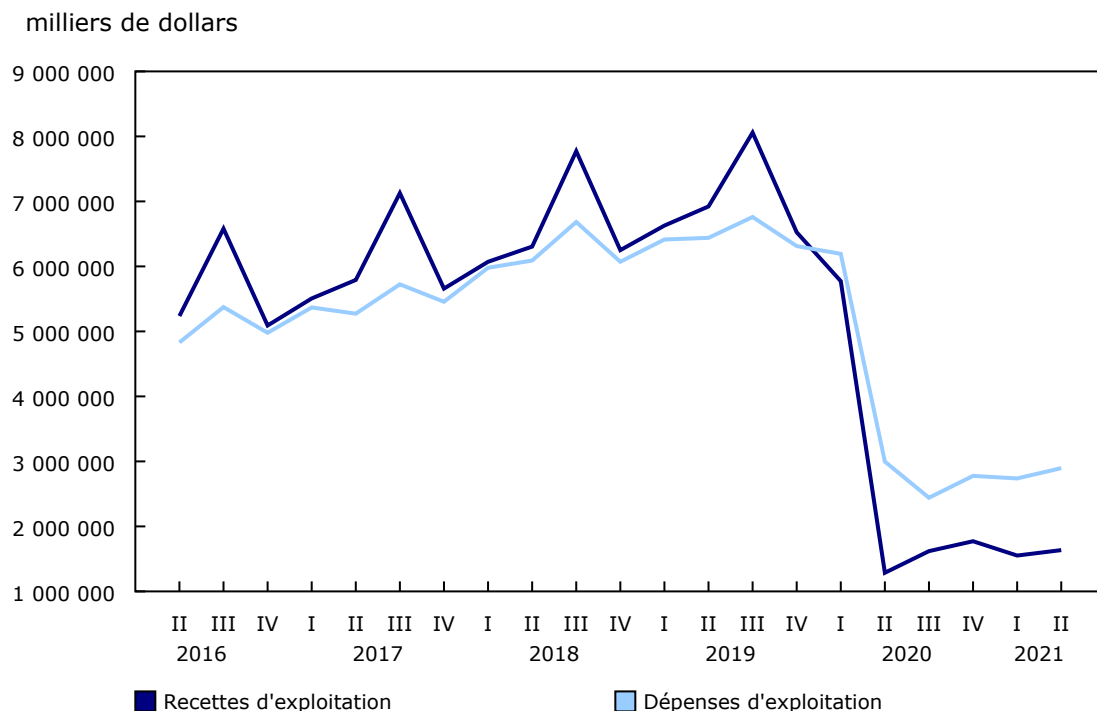
Graphique 1 Recettes d'exploitation trimestrielle par source, transporteurs aériens canadiens



Source(s) : Tableau 23-10-0260-01.

Par ailleurs, les dépenses d'exploitation totales ont diminué de 55,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2019 pour s'établir à 2,9 milliards de dollars. Le coût d'exploitation par siège-kilomètre disponible des compagnies aériennes (ou SKD, qui s'applique aux vols réguliers seulement) était un peu moins de trois fois et demie plus élevé (+237,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2019.

Graphique 2 Recettes et dépenses d'exploitation, transporteurs aériens canadiens



Source(s) : Tableau 23-10-0260-01.

Comparativement au deuxième trimestre de 2019, l'emploi a diminué de 38,4 %, et les salaires, les traitements et les avantages sociaux ont reculé de 48,9 %. Les compagnies aériennes ont engagé des dépenses de 590,9 millions de dollars pour leurs 38 549 employés, et bon nombre d'entre elles ont eu recours à la Subvention salariale d'urgence du Canada pour en financer une partie.

Les autres dépenses d'exploitation, comme la dépréciation et l'entretien, ont représenté la plus grande part (66,6 %) des dépenses d'exploitation totales au deuxième trimestre, suivies des salaires, des traitements et des avantages sociaux (20,4 %) et du carburant à turbomoteurs (13,0 %).

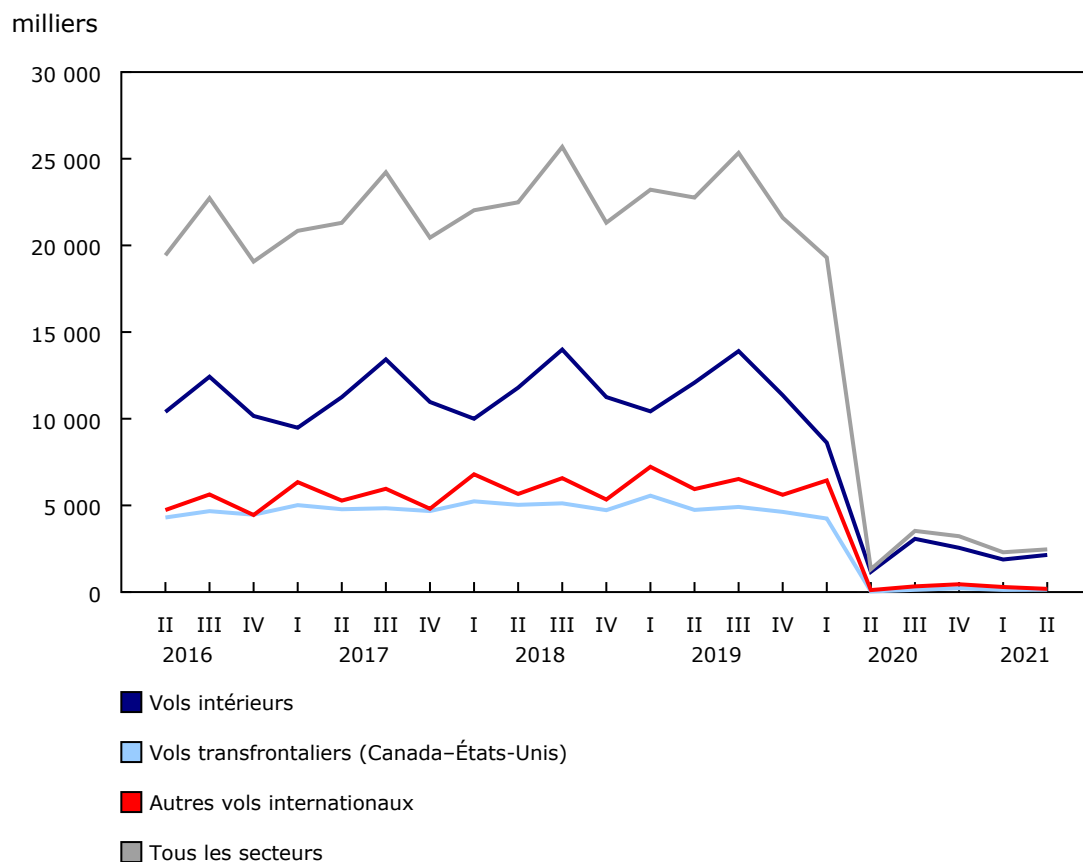
Par conséquent, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une perte d'exploitation nette de 1,26 milliard de dollars au deuxième trimestre, comparativement à un bénéfice net d'exploitation de 482,7 millions de dollars au cours de la même période deux ans plus tôt. Il s'agit de la sixième perte d'exploitation nette consécutive et, combinée à une perte hors exploitation nette de 35,8 millions de dollars, elle s'est traduite par une perte nette totale de 1,30 milliard de dollars pour le trimestre.

Les principales mesures opérationnelles demeurent bien en deçà des niveaux enregistrés avant la pandémie

Les 24 transporteurs aériens canadiens ont transporté 2,5 millions de passagers au deuxième trimestre, en baisse de 89,2 % par rapport au niveau enregistré avant la pandémie en 2019. La diminution a été plus prononcée pour les passagers des vols réguliers (en baisse de 90,5 % pour s'établir à 2,1 millions) que pour ceux des vols d'affrètement (en baisse de 35,9 % pour s'établir à 357 000).

Au deuxième trimestre, le nombre de passagers de vols intérieurs a diminué de 82,3 % pour s'établir à 2,1 millions, tandis que le nombre de passagers internationaux a reculé de 97,0 % pour s'établir à 321 000, et la baisse a été presque égale entre les passagers des vols transfrontaliers (vols entre le Canada et les États-Unis) et les passagers d'autres vols internationaux. Comme l'a révélé l'indicateur avancé des arrivées internationales au Canada en [avril](#), en [mai](#) et en [juin](#), le nombre de non-résidents et de Canadiens de retour au pays est demeuré historiquement faible en raison des restrictions relatives aux voyages non essentiels et des exigences supplémentaires en matière de dépistage.

Graphique 3 Passagers transportés, selon le secteur, transporteurs aériens canadiens

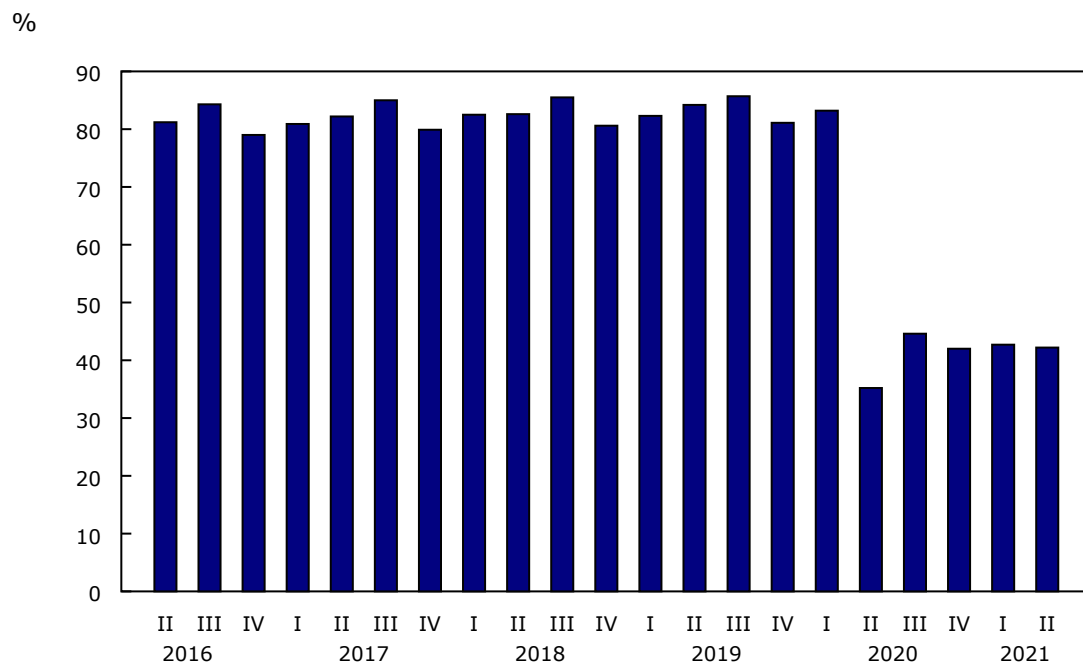


Source(s) : Tableau [23-10-0259-01](#).

Le trafic de vols réguliers (autres que les vols d'affrètement) a diminué de 93,3 % pour se chiffrer à 3,8 milliards de passagers-kilomètres, alors que la capacité a reculé de 86,7 % pour s'établir à 9,0 milliards de sièges-kilomètres disponibles, comparativement aux niveaux enregistrés avant la pandémie en 2019.

Comme la baisse de la demande de transport aérien a été relativement plus prononcée que la diminution de la capacité, les transporteurs ont enregistré un coefficient de remplissage beaucoup plus faible au deuxième trimestre (42,2 %) qu'au même trimestre deux ans plus tôt (84,2 %).

Graphique 4 Coefficient de remplissage, transporteurs aériens canadiens



Source(s) : Tableau [23-10-0258-01](#).

Note aux lecteurs

Le présent communiqué porte sur les transporteurs aériens canadiens de niveaux I et II. En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19, aucun changement quant au niveau de transporteur aérien n'a été appliqué pour l'année de référence 2021.

Les **transporteurs aériens de niveau I** désignent tous les transporteurs aériens canadiens qui, au cours de l'année civile précédant l'année durant laquelle les renseignements sont fournis, ont transporté au moins 2 millions de passagers payants ou au moins 400 000 tonnes de fret.

Les **transporteurs aériens de niveau II** désignent tous les transporteurs aériens canadiens qui, au cours de l'année civile précédant l'année durant laquelle les renseignements sont fournis, ont transporté, selon le cas : a) au moins 100 000 passagers payants, mais moins de 2 millions de passagers payants; b) au moins 50 000 tonnes de fret, mais moins de 400 000 tonnes de fret.

Les **revenus et les pertes hors exploitation nets** proviennent des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens, des autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou à d'autres activités qui ne font pas partie intégrante du transport aérien, et des postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique. La provision au chapitre de l'impôt sur le revenu est également incluse. Les **revenus hors exploitation** peuvent consister, par exemple, en des gains en capital résultant de la vente d'aéronefs, en des intérêts créditeurs et en des rajustements de devises étrangères, tandis que les **dépenses hors exploitation** comprennent les pertes en capital, les intérêts sur des emprunts bancaires et d'autres dettes.

Les données qui figurent dans le présent communiqué ne sont pas désaisonnalisées.

Les données des premier, troisième et quatrième trimestres de 2020 et du premier trimestre de 2021 ont été révisées.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes pourrait ne pas correspondre au total.

Tableaux disponibles : [23-10-0258-01](#) à [23-10-0262-01](#) .

Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête [2712](#).

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec nous au 514-283-8300 ou composez sans frais le 1-800-263-1136 (STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca), ou communiquez avec les Relations avec les médias au 613-951-4636 (STATCAN.mediahotline-ligneinfomedias.STATCAN@canada.ca).