

Aviation

Activité aéroportuaire : trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, 2021

Date de diffusion : le 8 décembre 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.

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 |

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 le Roi du chef du Canada, représenté 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.

Activité aéroportuaire : Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, 2021

Faits saillants

Le début de la pandémie survenue en 2020 a mis fin brutalement à 10 augmentations annuelles consécutives du volume de passagers aériens. En 2021, la COVID-19 a continué de freiner les activités de l'aviation canadienne. Le nombre total de passagers embarqués et débarqués dans les aéroports canadiens était de 46,2 millions en 2021, soit un chiffre semblable à celui enregistré en 2020 (-0,4 %), mais qui demeure tout de même 71,7 % en deçà du niveau observé en 2019, avant la pandémie.

Ces totaux masquent également les différences infra-annuelles entre les deux années touchées par la pandémie, soit 2020 et 2021. [Comme indiqué précédemment d'après les données provenant des compagnies aériennes](#), alors qu'en 2020 la majorité (environ 70 %) des passagers ont été transportés au cours des trois premiers mois de l'année, à l'inverse, en 2021, plus de 4 passagers sur 5 ont été transportés au cours de la seconde moitié de l'année.

En 2021, le trafic de passagers a diminué dans trois des quatre plus grands aéroports du Canada. L'aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson, l'aéroport international de Vancouver et l'aéroport international de Montréal/Pierre-Elliott-Trudeau ont connu des baisses du trafic de passagers de 4,8 %, de 2,7 % et de 3,9 %, respectivement. Cela est en grande partie attribuable au décalage observé entre le nombre de passagers sur les vols internationaux et celui sur les vols intérieurs. Seul l'aéroport international de Calgary a fait exception, celui-ci ayant affiché une augmentation du trafic de 11,0 %.

Les restrictions entravent la reprise de l'activité internationale

L'augmentation des taux de vaccination observée en 2021 a permis l'assouplissement de certaines restrictions. Par exemple, les tests de dépistage obligatoire pour les citoyens canadiens entièrement vaccinés arrivant au Canada ont pris fin en juillet, ce qui a contribué à une reprise plus rapide du trafic intérieur. En effet, le nombre de passagers sur les vols intérieurs a augmenté de 18,3 % en 2021 (5,3 millions) par rapport à l'année précédente.

Toutefois, cette hausse du trafic intérieur a été en partie neutralisée par de nouvelles baisses au chapitre des voyages internationaux, certaines restrictions de voyage ayant persisté. Au début de 2021, des restrictions plus strictes à la frontière ont été introduites pour lutter contre un nouveau variant du virus. Elles comprenaient notamment l'interdiction des voyages discrétionnaires au Canada pour les non-résidents, la nécessité d'obtenir un résultat négatif à un test PCR avant l'embarquement et l'exigence de se soumettre à un test de dépistage à l'arrivée au Canada et l'obligation de se mettre en quarantaine pendant 14 jours.

Les voyages internationaux ont affiché une certaine reprise au milieu de l'année, l'augmentation des taux de vaccination ayant permis au gouvernement fédéral d'assouplir les restrictions à la frontière pour les non-résidents, tandis que les provinces ont assoupli les restrictions restantes en matière de déplacements interprovinciaux. Néanmoins, le trafic transfrontalier (Canada-États-Unis) et le trafic international sont demeurés bien en deçà des niveaux de 2020, le premier ayant baissé de 31,7 % (2,2 millions de passagers) et le trafic d'outre-mer, de 31,9 % (3,3 millions de passagers).

Tableau 1
Passagers et données de marchandises

Passagers embarqués et débarqués	2020	2021	Change 2020 to 2021
	nombre		pourcentage
Segments intérieurs	29 044 556	34 369 227	18,3
Segments transfrontaliers	7 057 778	4 819 268	-31,7
Segments autres internationaux	10 247 201	6 975 445	-31,9
Total	46 349 535	46 163 940	-0,4
Marchandises embarquées/débarquées (tonnes)	1 186 629	1 279 817	7,9

Source: Tableaux 23-10-0253-01 et 23-10-0254-01

Les aéroports les plus achalandés du Canada

En 2021, les quatre aéroports les plus achalandés représentaient un peu moins des deux tiers (65,5 %) de tout le trafic de passagers au Canada, dont plus de la moitié (54,7 %) de l'ensemble du trafic intérieur et des parts bien

plus grandes du trafic transfrontalier (95,5 %) et du trafic international autre que transfrontalier (98,5 %). Pendant la majeure partie de l'année, les vols commerciaux arrivant de l'étranger ont été redirigés vers l'un de ces quatre aéroports canadiens.

Le trafic de passagers à l'aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson, l'aéroport le plus achalandé du Canada, a diminué de 4,8 %, passant de 13,0 millions de passagers en 2020 à 12,4 millions de passagers en 2021. La baisse globale du trafic observée en 2021 est attribuable aux secteurs du trafic international et du trafic transfrontalier, qui ont reculé respectivement de 24,2 % et de 25,3 %. Les restrictions intermittentes continues imposées sur les voyages non intérieurs tout au long de 2021 ont aussi contribué à la baisse enregistrée.

Cette baisse globale à l'aéroport international de Toronto a été quelque peu contrebalancée par le secteur du trafic intérieur, qui a affiché une hausse de 24,4 %. Le trafic intérieur a tiré parti de l'assouplissement de certaines restrictions gouvernementales sur les voyages à la fin de 2021.

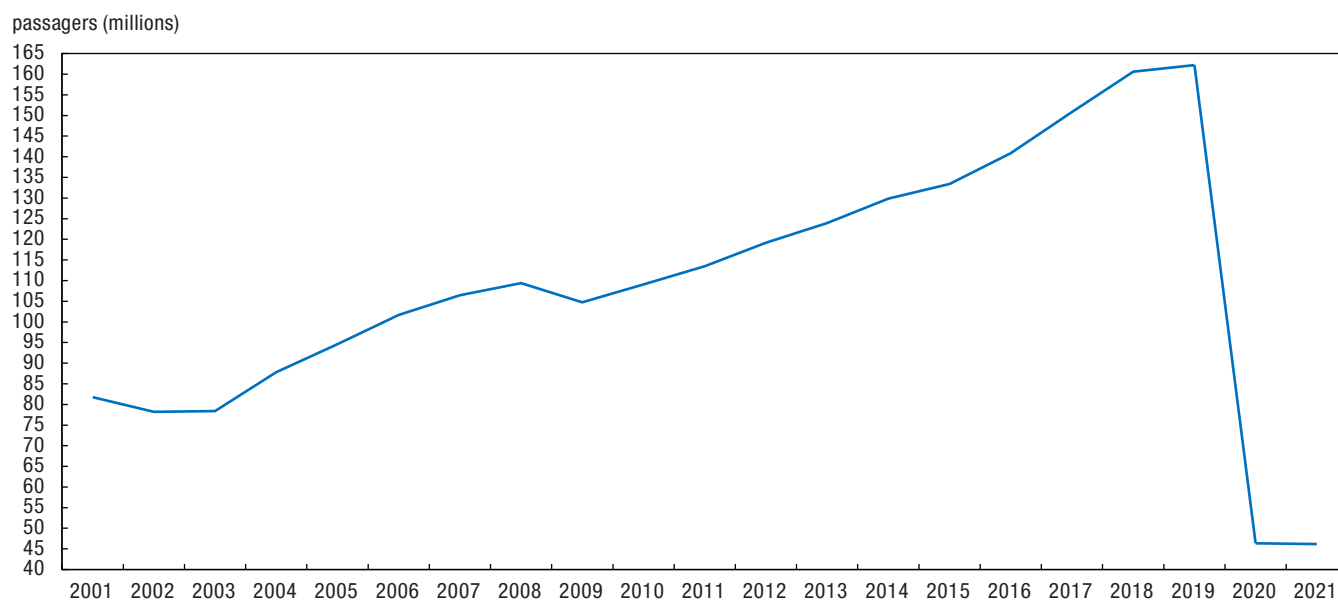
L'aéroport international de Vancouver a enregistré 7,0 millions de passagers embarqués et débarqués en 2021, un chiffre en baisse de 2,7 % par rapport à 2020. Cette diminution était entièrement attribuable au trafic international, le trafic d'outre-mer ayant reculé de 39,1 % et le trafic transfrontalier, de 29,2 %. Comme pour l'aéroport international de Toronto, le recul observé à l'aéroport international de Vancouver a été compensé par une augmentation de 22,0 % du trafic intérieur.

Au cours d'une année difficile pour l'industrie de l'aviation, l'aéroport international de Calgary a maintenu sa position de troisième aéroport le plus achalandé du Canada. Parmi les quatre aéroports les plus achalandés du pays, l'aéroport international de Calgary a été le seul aéroport à afficher une augmentation d'une année à l'autre du trafic de passagers. Le volume global de trafic a augmenté de 11,0 % en 2021, 5,9 millions de passagers embarquant et débarquant à cet aéroport.

Cette hausse est due à une reprise du trafic intérieur (en hausse de 23,9 % en 2021). Toutefois, le trafic international a continué de diminuer, le secteur du trafic international autre que transfrontalier ayant reculé de 30,8 % et le trafic transfrontalier, de 27,0 %.

Complétant la liste des quatre aéroports les plus achalandés, l'aéroport international de Montréal/Pierre-Elliott-Trudeau a enregistré 5,0 millions de passagers embarqués et débarqués, comparativement à 5,2 millions en 2020. Compte tenu des restrictions en place relativement aux voyages internationaux, le trafic transfrontalier a diminué de 18,4 % et le trafic international, de 17,8 %. En revanche, le trafic intérieur a affiché une croissance moins rapide que dans les autres aéroports principaux (en hausse de 19,9 % en 2021).

Graphique 1
Total des passagers embarqués/débarqués



Source : Tableau 23-10-0253-01; publication 51-203-X.

Le fret amène une note positive

En 2021, on a continué d'assister à un changement dans l'activité aérienne, du transport de passagers au transport de marchandises. Alors que le trafic de passagers se faisait encore rare, ce changement a permis de continuer à utiliser les aéronefs. Au début de la pandémie, certaines compagnies aériennes ont commencé à exploiter des vols réservés au transport de marchandises et ont apporté des modifications à certains aéronefs pour ce faire. La hausse des vols réservés au transport de marchandises a contribué à accroître le trafic de marchandises en 2021, les tonnes de marchandises chargées et déchargées dans les aéroports canadiens ayant augmenté de 7,9 % après avoir diminué de 13,8 % en 2020.

Le poids de fret intérieur transporté par voie aérienne a augmenté de 7,1 % par rapport à 2020 pour atteindre 655 000 tonnes en 2021. Le fret transfrontalier a légèrement augmenté de 3,7 % (254 000 tonnes), et le fret international autre que transfrontalier s'est accru de 12,3 % (371 000 tonnes).

Au cours de la deuxième année de la pandémie, les opérateurs de fret ont continué de bénéficier du transport de biens essentiels et des achats en ligne. À la fin de 2021, les [recettes de marchandises trimestrielles](#) réalisées par l'industrie du transport aérien avaient doublé par rapport aux niveaux enregistrés en 2019, avant la pandémie.

Regard vers l'avenir

Bien que 2021 ait apporté un espoir de voir l'industrie canadienne de l'aviation se rétablir étant donné l'augmentation du trafic intérieur et des volumes de marchandises transportées, toutes les mesures de l'activité relative au transport de passagers et de marchandises ont continué d'être bien inférieures à leurs niveaux de 2019, avant la pandémie.

Le déploiement des vaccins, la relance des économies provinciales, puis l'assouplissement des restrictions de voyage tout au long de 2021 ont permis à l'activité dans les aéroports de se rapprocher, chaque mois, des niveaux pré-pandémie. Après une interruption survenue en janvier 2022 en raison du variant Omicron, la demande liée au transport aérien (intérieur et international) a augmenté de façon constante chaque mois de 2022.

L'augmentation observée en 2022 a culminé avec une hausse de la demande de voyages pendant la saison estivale, une période de voyage très achalandée. Le volume plus élevé de passagers, combiné aux pénuries continues de main-d'œuvre dans l'industrie, a entraîné de longs retards et des annulations à certains aéroports, et plusieurs transporteurs ont dû réduire les horaires de vol pour améliorer les opérations.

Note aux utilisateurs

Données sur les marchandises

Il est important de noter que les données sur les marchandises ne représentent pas la totalité des marchandises chargées et déchargées au Canada. Des données exhaustives sur les marchandises transportées ne sont pas recueillies pour les raisons suivantes :

1. les transporteurs réguliers régionaux et locaux ne déclarent pas de données sur les marchandises transportées dans le cadre de l'enquête sur l'activité aéroportuaire et,
2. l'enquête sur les principaux services d'affrètement ne recueille pas de données sur les vols intérieurs de messageries aériennes et de transport de marchandises, sans participation.

Les vols passagers qui transportent des marchandises sont considérés comme des vols passagers. Les marchandises transportées sont alors définies comme étant la cargaison de la soute inférieure. Les données relatives à cette cargaison sont incorporées aux données qui figurent dans le tableau [23-10-0254-01](#).

Services offerts par les transporteurs

Services réguliers

ABX Air Inc.
Aer Lingus
Aeromexico
Air Algerie
Air Canada
Air Canada Rouge
Air China
Air Creebec Inc.
Air France
Air India
Air Inuit Ltd.
Air New Zealand
Air North Charter Training Ltd.
Air St Pierre
Air Tahiti Nui
Air Tindi Ltd.
Air Transat A.T. Inc.
Air Wisconsin
Aklak Air
Alaska Airlines
All Nippon Airways
American Airlines
Amik Aviation Ltd.
Austrian Airlines
Avianca
Avianca Costa Rica
Bearskin Airlines
Bradley Air Services Limited
British Airways
Calm Air International Ltd.
Canadian North Inc.
Cargojet Airways Ltd.
Cargolux Airlines International
Caribbean Airlines

Carson Air Ltd.
Castle Aviation
Cathay Pacific Airways
Central Mountain Air Ltd.
Champlain Enterprises
China Airlines
China Eastern Airlines
China Southern Airlines
Condor Flugdienst
COPA
Corilair Charters Limited
Delta Air Lines
EgyptAir
El Al Israel Airlines
Emirates Airlines
Endeavor Air
Envoy Air Inc.
Ethiopian Airlines
Etihad Airways
EVA Airways Corporation
FedEx
Flair Airlines Ltd.
Global Airways
GoJet Airlines LLC
Gulf Island Seaplanes
Hainan Airlines
Harbour Air Ltd.
Horizon Air Industries Inc.
Icelandair
JAL-Japan Airlines International Co. Ltd.
Jazz Air Inc.
JDR Pacific Ventures
KF Aerospace
KLM Royal Dutch Airlines
Korean Air
LOT-Polish Airlines

Lufthansa German Airlines
McMurray Aviation
Mesa Airlines
Montmagny Air Service Inc.
Morningstar Air Express Inc.
Nolinor Aviation
North Star Air
Northway Aviation Ltd.
Northwestern Air Lease
Northwright Air
Pacific Coastal Airlines Limited
Pakistan International
Pascan Aviation Inc.
Perimeter Aviation Ltd.
Philippine Airlines Inc.
Piedmont Airlines
Porter Airlines Inc.
Provincial Airlines
PSA Airlines
Qantas Airways
Qatar Airways
Republic Airways
Royal Air Maroc
Royal Jordanian
SATA Internacional
Sharp-Tail Air Ltd.
Sichuan Airlines Co. Ltd.
Singapore Airlines
Sky Jet M G Inc.
Sky Regional Airlines Inc.
Sky West Airlines
Skylink Express Inc.
Sunwing Airlines Inc.
Swiss International Air Lines Ltd.
Swoop
TAP Air Portugal

Thunder Airlines Limited
Tofino Air
Transwest Air
Tunisair
Turkish Airlines
United Airlines
United Parcel Service
Wasaya Airways Limited Partnership
WestJet
WestJet Encore
Wilderness Seaplanes
Xiamen Airlines

Principaux services d'affrètement

Acass
ACM Aviation
Aeroméxico
Air Canada
Air Creebec
Air Foyle
Air Hamburg
Air Inuit Ltée / Air Inuit Ltd.
Air St Pierre
Air Transat A.T. Inc.
AirNet II
American Air Services Inc.
Ameristar Air Cargo Inc.
Anderson Air
Atlas Air Inc.
Aurora Jet Partners
Aviation Consultants Inc.
Bearskin Airlines
Beijing Capital Airlines
British Airways
Buffalo Airways
Calm Air International Ltd.
Canadian North Inc.

Chartright Air Inc.
Chrono Aviation Inc.
Chrono Jet Inc.
Chrysler Aviation
Clay Lacy Aviation
Cockrell Resources Inc.
Condor Flugdienst
Continental Airlines
DC Aviation
Delta Air Lines
Egyptair
Elite Jets
Execaire
Executive Flight Services
Fast Air Ltd.
Flexjet
Flight Options
Flightexec
Global Aviation
Gulf & Caribbean Cargo Inc.
Image Air Charter
Independent Flight Leasing Inc.
Jazz Air Inc.
Jet Access Aviation
Jet Concierge Club
Jetport Inc.
Kalitta Air LLC
Kenn Borek Air Ltd.
Korean Air
London Air Services Limited
Lufthansa German Airlines
Lynden Air Cargo LLC
McNeely Charter Service Inc.
NetJets
Nolinor Aviation
Novajet

Oak Air Ltd.
Pacific Coastal Airlines
Pal Aerospace Ltd.
Partner Jet Inc.
Pascan Aviation Inc.
Priester Aviation
Saturn Aviation
Sharp-Tail Aviation Ltd.
Skycharter
Sunwest Aviation Ltd.
Sunwing Airlines Inc.
TUI fly Netherlands
United Airlines
USA Jet Airlines Inc.
VIH Execujet Ltd.
VistaJet (Malta)
WestJet
WestJet Encore

Facteurs pouvant avoir eu une incidence sur les données

Pour obtenir davantage de renseignements sur les événements qui ont une incidence sur le transport aérien, y compris des résumés de certains événements touchant l'économie canadienne et de faits nouveaux sur la scène internationale et dans les marchés financiers, selon le mois civil, veuillez consulter [les Nouvelles économiques canadiennes](#).