



Canadian Civil Aviation



Aviation civile canadienne

1999

1999

How to obtain more information

Specific inquiries about this product and related statistics or services should be directed to: Aviation Statistics Centre, Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-0125).

For information on the wide range of data available from Statistics Canada, you can contact us by calling one of our toll-free numbers. You can also contact us by e-mail or by visiting our Web site.

National inquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Depository Services Program inquiries	1 800 700-1033
Fax line for Depository Services Program	1 800 889-9734
E-mail inquiries	infostats@statcan.ca
Web site	www.statcan.ca

Ordering and subscription information

This product, Catalogue no. 51-206-XIB, is published (annually/every two years/occasionally/irregularly) in electronic format on the Statistics Canada Internet site at a price of CDN \$31.00. To obtain single issues, visit our Web site at **www.statcan.ca**, and select Products and Services.

This product is also available in print through a Print-on-Demand service, at a price of CDN \$56.00. The following additional shipping charges apply for delivery outside Canada:

	Single issue
United States	CDN \$ 6.00
Other countries	CDN \$ 10.00

All prices exclude sales taxes.

The printed version can be ordered by

- Phone (Canada and United States) **1 800 267-6677**
- Fax (Canada and United States) **1 877 287-4369**
- E-mail **order@statcan.ca**
- Mail
Statistics Canada
Dissemination Division
Circulation Management
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario K1A 0T6
- And, in person at the Statistics Canada Regional Centre nearest you.

When notifying us of a change in your address, please provide both old and new addresses.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the Agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact Statistics Canada toll free at 1 800 263-1136.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-0125).

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Renseignements concernant le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 51-206-XIB au catalogue est publié (annuellement/à tous les deux ans/occasionnellement/irrégulièrement) sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada et est offert au prix de 31 \$ CA. Les utilisateurs peuvent obtenir des exemplaires à **www.statcan.ca**, sous la rubrique Produits et services.

Ce produit est aussi disponible en version imprimée par l'entremise du service d'Impression sur demande, au prix de 56 \$ CA. Les frais de livraison supplémentaires suivants s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada :

	Exemplaire
États-Unis	6 \$ CA
Autres pays	10 \$ CA

Les prix ne comprennent pas les taxes de ventes.

La version imprimée peut être commandée par

- Téléphone (Canada et États-Unis) **1 800 267-6677**
- Télécopieur (Canada et États-Unis) **1 877 287-4369**
- Courriel **order@statcan.ca**
- Poste
Statistique Canada
Division de la diffusion
Gestion de la circulation
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario) K1A 0T6
- En personne au bureau régional de Statistique Canada le plus près de votre localité.

Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresse.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136.



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1999

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1999

Published by authority of the Minister responsible for
Statistics Canada

© Minister of Industry, 2002

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

November 2002

Catalogue No. 51-206-XIB
ISSN 1209-1243

Frequency: Annual

Ottawa

Revised Issue

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing partnership between Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.

Publication autorisée par le ministre responsable de
Statistique Canada

© Ministre de l'industrie, 2002

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Novembre 2002

N° 51-206-XIB au catalogue
ISSN 1209-1243

Périodicité: annuelle

Ottawa

Édition révisée

Note de reconnaissance

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

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

..	figures not available.
...	figures not appropriate or not applicable.
-	nil or zero.
--	amount too small to be expressed.
p	preliminary figures.
r	revised figures.
x	confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of Gord Baldwin, Director, Transportation Division and Robert Masse, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit. Robert Lund is the Statistician. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which Lisa Di Piéto is the Unit Head, Bradley Snider is the Statistician and Gabrielle Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Civil and General Aviation Unit:

Don Kirkpatrick	Madeleine Saumier
Alain Poirier	Lucie Simoes
Douglas Ryan	

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
Marie-Paule Devost	Joanne Sabourin-Paul

The valuable work of Carole Daneau and Alain Poirier, word processing is gratefully acknowledged.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

..	nombres indisponibles.
...	n'ayant pas lieu de figurer.
-	néant ou zéro.
--	nombres infimes.
p	nombres provisoires.
r	nombres rectifiés.
x	confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de Gord Baldwin, directeur de la Division des transports et de Robert Masse, chef, Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale. Robert Lund est le statisticien. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont Lisa Di Piéto est le chef, Bradley Snider est le statisticien et Gabrielle Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la production de cette publication:

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Don Kirkpatrick	Madeleine Saumier
Alain Poirier	Lucie Simoes
Douglas Ryan	

Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
Marie-Paule Devost	Joanne Sabourin-Paul

Nous remercions de leur précieuse collaboration Carole Daneau et Alain Poirier, pour le traitement de texte.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	ix
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1999	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-III	4
Table 2.3 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA	5
Table 2.4 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	7
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
Table 3.2 Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA	9
Table 3.3 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	11
Table 3.4 Income Statement - Canadian Air Carriers, Operating Helicopters Only, Levels I-IV	12
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	13
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18
Table 3.7 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA	20
Table 3.9 Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I and II	22

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	ix
SECTION 1 REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1999	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	7
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	9
Tableau 3.3 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	11
Tableau 3.4 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	12
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	13
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18
Tableau 3.7 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	20
Tableau 3.9 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22

Table of Contents

	Page
Table 3.11 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level IA	23
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26
SECTION 5 AIRCRAFT FLEET	
Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level IA	28
PART II FARE BASIS	
SECTION 6 FARE BASIS DATA	
Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1996-1999	33
Table 6.2 Average Fares by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	33
Table 6.3 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34
Table 6.4 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	35

Table des matières

	Page
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	23
SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS	
Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	28
PARTIE II BASE TARIFAIRE	
SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1996-1999	33
Tableau 6.2 Tarifs moyens selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	33
Tableau 6.3 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Tableau 6.4 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	35

Table of Contents

	Page
Table 6.6	36
Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	
Table 6.7	37
Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	
Table 6.8	38
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	
PART III	
CIVIL AVIATION	
SECTION 7	
AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1	39
Itinerant Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports, by Type of Movement	
Table 7.2	40
Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports, by Class of Operation	
SECTION 8	
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1	41
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	
Table 8.2	41
Pilot Licences in Force in Canada	
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	42
Factors Which May Have Influenced the Data	49
Glossary	50
Publications Available from the Transportation Division	55

Table des matières

	Page
Tableau 6.6	36
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
Tableau 6.7	37
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
Tableau 6.8	38
Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
PARTIE III	
AVIATION CIVILE	
SECTION 6	
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1	39
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon le genre de mouvement	
Tableau 7.2	40
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe de vol	
SECTION 8	
AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1	41
Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	
Tableau 8.2	41
Licences de pilote en vigueur au Canada	
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	42
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	49
Glossaire	52
Publications disponibles à la Division des transports	55

ELECTRONIC PUBLICATIONS AVAILABLE AT | **PUBLICATIONS ÉLECTRONIQUES DISPONIBLES À**
www.statcan.ca



Highlights

Operating Statistics

- Canadian air carriers reported 47 million enplaned passengers in 1999, a 4% increase over 1998. This is the sixth consecutive year of growth in enplaned passengers. In 1993 there were thirty one million enplaned passengers. The 1999 levels include frequent flyer redemptions for Air Canada and Canadian Airlines. Air Canada began including these redemptions in the passenger counts in 1997, while Canadian Airlines began in 1995. Total passenger revenue (viewed in constant dollars) rose by 7% in 1999, and has risen by 60% since 1993.
- Growth in enplaned passengers was split fairly evenly across the three geographical sectors in 1999. The domestic sector grew by 3%, while the transborder and other international sectors grew by 4%. In terms of absolute magnitude, the domestic sector is by far the largest, with nearly 28 million passengers, compared to just under 10 million transborder and 9 million other international passengers. The average distance travelled by domestic passengers in 1999 was 1,138 kilometres, compared to 1,776 on transborder flights, and 5,619 on other international flights. As a result, other international travel accounted for the lion's share of passenger-kilometres, with just over 50 billion in 1999, while domestic travel accounted for 32 billion passenger-kilometres.
- The large jet operators which compete with Air Canada and Canadian Airlines International and their affiliates (the major families), increased their share of passenger-kilometres on domestic routes in 1999. Of the total domestic operations of these competitors and the families, the competitors accounted for 15% of domestic operations, which is up from 13% in 1998.

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic income (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$194 million in 1999. The industry reported a basic loss of \$90 million in 1998. The cumulative basic loss of these carriers in the 1990's was close to \$1.5 billion. The net income for all Canadian air carriers in 1999 was \$71 million.
- Air Canada reported an improvement of \$340 million in their basic income in 1999, and their net performance went from a loss in 1998 to a profit of \$214 million in 1999. Canadian Airlines International saw their net loss increased by roughly \$100 million in 1999. The rest of the industry reported a net income of \$88 million in 1999. This was the highest net income ever for these non-major carriers. They have not reported a net loss since 1992.
- Seasonally adjusted quarterly data for basic income reported by Canadian air carriers shows that all four quarters of 1999 were incomes. The financial performance of the industry rebounded from the third quarter of 1998, when Air Canada's pilot strike occurred.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré 47 millions de passagers embarqués en 1999, soit 4 % de plus qu'en 1998. Cette croissance se poursuit depuis six années consécutives. En 1993, 31 millions de passagers avaient été embarqués. Les niveaux de 1999 comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points sur Air Canada et les Lignes aériennes Canadien. Air Canada a commencé à inclure les grands voyageurs dans le nombre de passagers en 1997, alors que les Lignes aériennes Canadien ont débuté en 1995. Le total des recettes au titre des passagers (en dollars constants) a progressé de 7 % en 1999, et de 60 % depuis 1993.
- L'augmentation du nombre de passagers embarqués a été, en 1999, répartie assez uniformément entre les trois secteurs géographiques. Le marché intérieur a connu une expansion de 3 %, tandis que les secteurs transfrontalier et autre international ont progressé de 4 %. Du point de vue strictement quantitatif, le marché intérieur a été de loin le plus considérable, puisque près de 28 millions de passagers ont voyagé au pays, alors qu'un peu moins de 10 millions ont effectué des vols transfrontaliers et 9 millions d'autres vols internationaux. La distance moyenne parcourue en 1999 par les passagers des vols intérieurs a été de 1 138 kilomètres, contre 1 776 pour les passagers des vols transfrontaliers et 5 619 pour ceux des autres vols internationaux. Les autres voyages internationaux ont donc représenté la plus grande partie des passagers-kilomètres, soit juste un peu plus de 50 milliards en 1999, tandis que les vols intérieurs ont inscrit 32 milliards de passagers-kilomètres.
- Les grands transporteurs aériens qui font concurrence à Air Canada, aux Lignes aériennes Canadien International et aux sociétés qui leur sont affiliées (les grandes familles) ont augmenté leur part des passagers-kilomètres sur le réseau intérieur en 1999. Les concurrents ont effectué 15 % du total des activités au pays (les leurs et celles des familles réunies), soit 2 % de plus qu'en 1998.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens de niveaux I, II et III ont réalisé un revenu direct (revenu d'exploitation associé aux revenus d'intérêts et aux intérêts versés) de 194 millions de dollars en 1999. L'industrie a fait état d'une perte directe de 90 millions de dollars en 1998. La perte directe cumulative de ces transporteurs dans les années 90 avoisine 1,5 milliard de dollars. Le revenu net de tous les transporteurs aériens canadiens a été de 71 millions de dollars en 1999.
- Air Canada a déclaré une augmentation de 340 millions de dollars de son revenu direct en 1999 et ses résultats nets sont passés d'une perte en 1998 à un bénéfice de 214 millions de dollars en 1999. La perte nette des Lignes aériennes Canadien International a augmenté d'environ 100 millions de dollars en 1999. Les autres transporteurs ont fait état d'un revenu net de 88 millions de dollars en 1999. Il s'agit du revenu net le plus élevé jamais signalé par ces petits transporteurs. Ceux-ci n'ont pas déclaré de perte nette depuis 1992.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées sur le revenu direct déclaré par les transporteurs aériens canadiens montrent que des bénéfices ont été dégagés pour les quatre trimestres de 1999. Le rendement financier de l'industrie a rebondi depuis le troisième trimestre de 1998, celui de la grève des pilotes d'Air

(Raw data contains a trend component, an irregular component and a seasonal component. The seasonally adjusted data series shows the data without the seasonal component.)

Fare Basis Data

- In 1999, the average one-way fare paid by passengers on domestic scheduled services operated by four Level I carriers and four Level II carriers for all domestic city-pairs was a record \$209, up 9% from \$193 in 1998 and 5% above the previous record of \$200 in 1994. This was the third consecutive annual increase in the domestic sector, erasing the effect of decreases in 1995 and 1996.
- The average international air fare was \$370 in 1999, up 2% from 1998, but down 3% from the record average international fare of \$382 posted in 1994. This was also the third consecutive annual increase in the international sector.
- In 1999, a record 89% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 88% used discounted fares, beating the previous year's record level of 87%. For international markets, 90% of scheduled passengers flew on discount fares, down slightly from 1998.
- The increase in the use of discount fares in 1999 was widespread, with eight provinces posting increased percentages of discount passengers. The largest increase was close to 6 percentage points in Manitoba.
- In 1999, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by four Canadian Level I air carriers and four Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose sharply compared to 1998 for most fare types in most hub categories. The largest increase in average yield for a specific fare category was for discount fares in the hub category *medium-small*, which rose by 23% to 24.2 cents per passenger-kilometre, compared to 19.7 cents per passenger-kilometre in 1998 for the same category.

Canada. (Les données brutes comportent une composante tendance, une composante irrégulière et une composante saisonnière. Les séries de données désaisonnalisées présentent les données sans la composante saisonnière.)

Données sur la base tarifaire

- En 1999, le tarif moyen simple payé par les passagers pour les services intérieurs réguliers exploités par quatre transporteurs de niveau I et par quatre transporteurs de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 209 \$, soit un niveau record, en hausse de 9 % par rapport à 193 \$ en 1998 et de 5 % par rapport au niveau record antérieur de 200 \$ enregistré en 1994. Il s'agissait d'une troisième hausse annuelle consécutive dans le secteur intérieur, ce qui a effacé l'effet des baisses annuelles consécutives accusées en 1995 et en 1996.
- Le tarif aérien moyen international s'établissait à 370 \$ en 1999, en hausse de 2 % par rapport à 1998, mais en baisse de 3 % comparativement au tarif moyen international record observé en 1994 (382 \$). Il s'agissait également d'une troisième hausse annuelle consécutive dans le secteur international.
- En 1999, 89 % de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits, soit un niveau record. Dans les marchés intérieurs, 88 % des passagers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau record. Le sommet précédent (87 %) avait été enregistré l'année antérieure. Pour les marchés internationaux, 90 % des passagers des vols réguliers ont voyagé à prix réduit, ce qui constitue un léger recul par rapport à 1998.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1999 était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant connu des hausses dans les pourcentages des passagers voyageant à tarifs réduits. La hausse la plus forte s'observe au Manitoba, soit près de 6 points de pourcentage.
- En 1999, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par quatre transporteurs aériens canadiens de niveau I et par quatre transporteurs aériens de niveau II pour la plupart des groupes tarifaires, dans le marché intérieur régulier, a subi de fortes hausses par rapport à 1998 dans presque toutes les catégories de villes-pivots. La hausse la plus forte du revenu moyen pour un groupe tarifaire spécifique était de 23 % pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*. Le revenu moyen a atteint une valeur de 24,2 cents par passager-kilomètre, comparativement à 19,7 cents par passager-kilomètre en 1998 pour la même catégorie.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogenous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

In 1995, the statistical reporting requirements were modified to lessen the reporting burden on Canadian air carriers. Quarterly reporting of operational and financial data was discontinued for Level III and IV carriers. As a result, the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, was discontinued following the release of fourth quarter data for 1994. The quarterly data for Level I and II carriers were released in the monthly aviation service bulletin, and are summarized in this publication. This publication also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized).

This annual publication presents data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation**, provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year.

Note

This revised issue includes the sections on fare basis data and on aircraft movement statistics.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office des transports du Canada, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes:

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

En 1995, les exigences concernant la déclaration des statistiques ont été modifiées pour réduire le fardeau de réponse des transporteurs aériens canadiens. La déclaration des données opérationnelles et financières de base trimestrielle a été terminée pour les transporteurs des niveaux III et IV. Par la suite, la publication trimestrielle, **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, a été discontinuée, les données du quatrième trimestre de 1994 étant les dernières à paraître. Les données trimestrielles déclarées par les transporteurs des niveaux I et II ont été diffusées dans le bulletin mensuel de l'aviation, dont un sommaire apparaît dans cette publication. Cette publication comprend également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif).

Cette publication annuelle présente des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente.

Nota

Cette nouvelle édition comprend les sections ayant trait aux données sur la base tarifaire et aux statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs.

FOR FURTHER READING		LECTURES SUGGÉRÉES	
Selected Publications from Statistics Canada		Choisies parmi les publications de Statistique Canada	
Title		Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport - Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year.		Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002-XIB
Aviation Statistics Centre - Service Bulletin , Occasionally, Bilingual		Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service , Hors série, Bilingue	51-004-XIB
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Annual, Bilingual		Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Annuel, Bilingue	51-203-XIB
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, English and French editions.		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annuel, Éditions française et anglaise.	51-204-XIE 51-204-XIF
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States , Annual, Bilingual		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , Annuel, Bilingue	51-205-XIB
Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual		Aviation civile canadienne , Annuel, Bilingue	51-206-XIB
Air Charter Statistics , Annual, Bilingual		Statistique des affrètements aériens , Annuel, Bilingue	51-207-XIB
Railway Carloadings , Monthly, Bilingual		Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue	52-001-XIB
Rail in Canada , Annual, Bilingual		Le transport ferroviaire au Canada , Annuel, Bilingue	52-216-XIB
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual		Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annuel, Bilingue	53-215-XIB
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual		Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annuel, Bilingue	53-218-XIB
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual		Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue	53-219-XIB
Trucking in Canada , Annual, Bilingual		Le camionnage au Canada , Annuel, Bilingue	53-222-XIB
Shipping in Canada , Annual, Bilingual		Le transport maritime au Canada , Annuel, Bilingue	54-205-XIB
To order a publication please telephone toll free, 1 800 267-6677 or use facsimile number (613) 951-1584 or by Internet www.statcan.ca . When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.		Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1 800 267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur (613) 951-1584 ou par Internet www.statcan.ca . Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.	

Section 1
THE YEAR IN REVIEW
Table 1.1
Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1999
Section 1
REVUE DE L'ANNÉE
Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1999

	Total		Change Variation				
	1998	1999					
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.102	0.107	4.9			
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.304	0.304	-			
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.856	0.895	4.6			
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	206 845	225 042	8.8			
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	101.08	103.63	...			
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	124.75	109.32	...			
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	1.80	3.69	...			
		Air Canada		Canadien			
			Change Variation		Change Variation		
		1998	1999	1998	1999	%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.116	0.123	6.0	0.082	0.084	2.4
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.301	0.302	0.3	0.310	0.306	-1.3
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.953	1.005	5.5	0.715	0.730	2.1
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	220 840	245 851	11.3	184 328	191 400	3.8
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	102.13	108.89	...	99.12	94.17	...
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	130.93	112.67	...	108.64	96.36	...
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	3.09	6.72	...	-2.26	-10.01	...

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1999

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1999

		1998	1999	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	30 248.2	30 499.2	0.8
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	14 140.4	14 531.2	2.8
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	569 410.0	597 710.0	5.0
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	18 824.6	19 597.6	4.1
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	507.5	516.0	1.7
- International travel - Voyages internationaux	\$	458.0	473.0	3.3
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	206.3	213.9	3.7
- International travel - Voyages internationaux	\$	784.6	785.4	0.1
Average cost of air fares (Level I carriers) ³ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ³				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	192.7	209.3	8.6
- International travel - Voyages internationaux	\$	361.5	369.8	2.3
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1992 = 100			
- All items - Ensemble		108.6	110.5	1.7
- Transportation - Transports		120.5	124.5	3.3
- Public transportation - Transport public		138.8	148.0	6.6
Travel price index - Indice des prix des voyages	1992 = 100	118.9	124.3	4.5
Air fare index (Level I carriers) ³ - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I) ³	1992 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		129.8	144.5	11.3
- International travel - Voyages internationaux		119.0	123.8	4.0
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1992 = 100			
- All industries - Toutes les industries		119.5	124.6	4.3
- Transport industry - Industrie du transport		128.5	134.8	4.9
- Air transportation - Transport aérien		121.4	120.3	-0.9
Air transportation as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	13.4	12.6	...

(s.a.) - seasonally adjusted - (dés.) - désaisonnalisé

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

² Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

³ In 1999, four Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Inter-Canadien) were also included. In April 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. Inter-Canadien cancelled all its flights at the end of November 1999. - En 1999, quatre transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Inter-Canadien) sont également inclus. Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova en avril 1999. Inter-Canadien a annulé tous ses vols à la fin de novembre 1999.

Source: Canadian Economic Observer. - L'observateur économique canadien.

**Part I
COMMERCIAL AVIATION**
**Section 2
OPERATING STATISTICS**
**Table 2.1
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
1999**
**Partie I
AVIATION COMMERCIALE**
**Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION**
**Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1999**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1998	1999	Change Variation	1998	1999	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	100	99	-1.0	228	224	-1.8
Passengers - Passagers	45 084	46 664	3.5	45 426	47 001	3.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 828 693	845 997	2.1	840 795	864 309	2.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	96 641 764	99 584 569	3.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	9 664 176	9 958 457	3.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 280 235	2 378 030	4.3	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	11 944 412	12 336 486	3.3	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	2 240	2 297	2.5	2 839	2 858	0.7
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	38 717	40 094	3.6	38 816	40 159	3.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 567 094	579 334	2.2	567 748	579 748	2.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	75 119 270	77 748 039	3.5	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	7 511 927	7 774 804	3.5	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 026 140	2 101 049	3.7	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	9 538 067	9 875 853	3.5	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 780	1 817	2.1	1 792	1 825	1.8
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	6 366	6 570	3.2	6 610	6 842	3.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 261 600	266 663	1.9	273 047	284 760	4.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	21 522 494	21 836 530	1.5	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 152 249	2 183 653	1.5	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	254 095	276 981	9.0	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 406 344	2 460 634	2.3	...	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	457	476	4.3	610	647	6.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	4	4	-4.9	437	386	-11.7
Hours flown: total - Heures de vol: total	460	480	4.2	1 047	1 033	-1.3

¹Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2
Operating Statistics, by Sector - Canadian Air
Carriers, Levels I-III, 1999

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-III, 1999

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	27 861	3.0	9 814	4.4	8 989	4.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg 520 867	4.0	90 584	-3.8	234 547	0.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	31 588 804	1.7	17 487 942	8.2	50 507 823	2.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 158 880	1.7	1 748 794	8.2	5 050 782	2.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	675 932	7.4	213 005	16.5	1 489 093	1.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 834 813	2.7	1 961 799	9.0	6 539 875	2.0
Hours flown - Heures de vol	1 553	1.5	394	4.9	350	4.8
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	25 450	2.7	9 743	6.2	4 902	3.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 300 932	2.0	59 185	9.5	219 217	0.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	28 271 124	1.1	17 410 832	11.2	32 066 083	1.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 827 112	1.1	1 741 083	11.2	3 206 608	1.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	466 640	5.5	182 624	20.9	1 451 785	1.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 293 753	1.7	1 923 707	12.0	4 658 393	1.7
Hours flown - Heures de vol	1 206	0.5	381	5.3	230	6.0
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	2 412	6.0	71	-69.6	4 087	6.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 219 935	6.9	31 398	-21.8	15 330	-2.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	3 317 680	7.4	77 111	-84.9	18 441 739	2.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	331 768	7.4	7 711	-84.9	1 844 174	2.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	209 292	12.1	30 381	-4.4	37 308	4.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	541 060	9.2	38 092	-54.0	1 881 482	2.9
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	343	5.3	13	-3.6	120	2.4
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	4	-4.9	-	...	-	...
Hours flown: total - Heures de vol: total	346	5.2	13	-3.6	120	2.4

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1999

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1999

	Total		Change Variation
	1998	1999	
	'000	'000	%
All Services - Tous les services			
Passengers - Passagers	24 779	24 578	-0.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 431 760	445 728	3.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	64 260 755	65 699 586	2.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 426 076	6 569 959	2.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 930 395	2 013 821	4.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	8 356 471	8 583 779	2.7
Hours flown - Heures de vol	870	902	3.6
Scheduled services - Services réguliers			
Passengers - Passagers	24 583	24 268	-1.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg 428 726	437 503	2.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	63 840 791	65 292 642	2.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	89 507 145	91 523 691	2.3
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 71.3	71.3	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 384 079	6 529 264	2.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 927 286	2 002 664	3.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	8 311 365	8 531 928	2.7
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	13 254 142	13 595 577	2.6
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 62.7	62.8	...
Hours flown - Heures de vol	861	889	3.2
Charter services - Services d'affrètement			
Passengers - Passagers	196	310	57.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 3 034	8 224	171.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	419 964	406 944	-3.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	41 996	40 694	-3.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	3 109	11 157	258.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	45 106	51 851	15.0
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	8	12	45.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	...
Hours flown: total - Heures de vol: total	8	12	45.2

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1999 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1999 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1998	1999	Change	1998	1999	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	16 435	16 779	2.1	8 344	7 799	-6.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 285 221	292 670	2.6	146 539	153 058	4.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	37 393 043	38 992 406	4.3	26 867 712	26 707 180	-0.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 739 304	3 899 241	4.3	2 686 771	2 670 718	-0.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 215 329	1 259 024	3.6	715 066	754 796	5.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	4 954 633	5 158 265	4.1	3 401 838	3 425 514	0.7
Hours flown - Heures de vol	550	580	5.4	319	321	0.6
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	16 414	16 771	2.2	8 169	7 497	-8.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg 285 204	292 670	2.6	143 522	144 833	0.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	37 296 440	38 973 229	4.5	26 544 351	26 319 413	-0.8
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	52 584 411	54 602 226	3.8	36 922 734	36 921 465	--
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 70.9	71.4	...	71.9	71.3	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 729 644	3 897 323	4.5	2 654 435	2 631 941	-0.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 215 277	1 259 024	3.6	712 009	743 640	4.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	4 944 921	5 156 347	4.3	3 366 444	3 375 581	0.3
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	7 860 259	8 104 748	3.1	5 393 883	5 490 829	1.8
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 62.9	63.6	...	62.4	61.5	...
Hours flown - Heures de vol	549	580	5.5	312	310	-0.8
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	21	8	-62.7	175	302	72.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 17	-	-100.0	3 017	8 224	172.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	96 602	19 177	-80.1	323 361	387 767	19.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	9 660	1 918	-80.1	32 336	38 777	19.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	53	-	-100.0	3 057	11 157	265.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	9 713	1 918	-80.3	35 393	49 934	41.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	1	--	-53.6	7	12	57.6
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	...	-	-	...
Hours flown: total - Heures de vol: total	1	--	-53.6	7	12	57.6

Table 2.4
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1999

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux IB-IV, 1999

		Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
		IB-II		III		IV	
		1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		28	3.7	69	-2.8	125	-2.3
Passengers - Passagers		20 895	10.5	1 192	-14.1	337	-1.5
Goods carried - Marchandises transportées		314 180	3.3	86 090	-7.3	18 311	51.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		33 601 469	4.8	283 515	-13.6	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		3 360 147	4.8	28 352	-13.6	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		297 905	0.7	66 303	22.7	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		3 658 052	4.5	94 655	9.0	...	...
Hours flown - Heures de vol		980	4.7	415	-4.3	561	-6.3
Scheduled services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		15 222	12.8	604	-6.3	65	-34.3
Goods carried - Marchandises transportées		132 173	6.0	9 658	-29.5	214	-67.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		12 315 152	10.8	140 245	-12.6	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 231 515	10.8	14 025	-12.6	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		93 290	8.9	5 095	-61.3	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 324 805	10.6	19 119	-34.5	...	...
Hours flown - Heures de vol		733	2.4	195	-3.6	8	-38.0
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		5 673	4.5	587	-20.9	272	11.7
Goods carried - Marchandises transportées		182 007	1.5	76 431	-3.5	18 097	58.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		21 286 317	1.7	143 270	-14.5	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		2 128 632	1.7	14 327	-14.5	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		204 615	-2.6	61 209	49.7	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 333 247	1.3	75 536	31.0	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol : à voilure fixe		244	12.5	220	-4.9	171	11.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol : hélicoptères		3	-1.7	--	-25.0	382	-11.8
Hours flown: total - Heures de vol : total		247	12.3	221	-4.9	553	-5.6

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

**Section 3
FINANCIAL DATA**
**Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1999**
**Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES**
**Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1999**

	1998	1999	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	9 165 570	10 124 351	10.5
- Passengers - Passagers	8 414 552	9 338 844	11.0
- Goods - Marchandises	751 018	785 507	4.6
Charter services - Services d'affrètement	2 230 821	2 299 806	3.1
- Passengers - Passagers	1 856 865	1 847 275	-0.5
- Goods - Marchandises	373 956	452 531	21.0
Other flying services - Autres services aériens	129 495	70 316	-45.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	x	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	645 826 ³	798 103	23.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	12 171 712	13 292 576	9.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	172 071	149 358	-13.2
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	4 468 516	4 927 935	10.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	1 491 067	1 631 990	9.5
General services and administration - Services généraux et administration	5 296 413	5 498 354	3.8
Depreciation - Dépréciation	460 971	510 945	10.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	11 889 038	12 718 583	7.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	282 674	573 993	103.1
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	34 684	87 109	151.1
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	66 200	65 915	-0.4
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	377 911	384 108	1.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(55 860)	(20 940)	-62.5
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(345 341)	(267 927)	-22.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(62 667)	306 066	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	25 814	234 672	809.1
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(88 481)	71 394	...

¹ Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

³ Subsidies have been combined with net incidental air transport related revenue to preserve confidentiality of individual air carrier. - Les subventions d'exploitation ont été imputées aux recettes accessoires liées au transport aérien afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1999

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1999

	Total		Change Variation
	1998	1999	
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	7 104 581	7 624 675	7.3
- Passengers - Passagers	6 518 808	7 016 447	7.6
- Goods - Marchandises	585 773	608 229	3.8
Charter services - Services d'affrètement	47 484	58 198	22.6
- Passengers - Passagers	47 467	58 198	22.6
- Goods - Marchandises	17	-	-100.0
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	490 224	554 563	13.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	7 642 289	8 237 437	7.8
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	87 289	73 578	-15.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	2 532 125	2 819 209	11.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	630 240	690 890	9.6
General services and administration - Services généraux et administration	4 003 206	4 039 090	0.9
Depreciation - Dépréciation	307 576	326 384	6.1
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	7 560 437	7 949 151	5.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	81 852	288 286	252.2
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	31 118	77 840	150.1
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	57 905	58 247	0.6
Interest expenses - Intérêts versés	294 431	307 034	4.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(34 603)	20 287	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(240 011)	(150 660)	-37.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(158 158)	137 626	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(10 136)	154 254	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(148 023)	(16 628)	-88.8

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1999 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1999 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1998	1999	Change Variation	1998	1999	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	4 707 869	5 179 371	10.0	2 396 713	2 445 304	2.0
- Passengers - Passagers	4 342 546	4 798 543	10.5	2 176 262	2 217 904	1.9
- Goods - Marchandises	365 322	380 828	4.2	220 450	227 401	3.2
Charter services - Services d'affrètement	13 380	2 764	-79.3	34 104	55 433	62.5
- Passengers - Passagers	13 363	2 764	-79.3	34 104	55 433	62.5
- Goods - Marchandises	17	-	-100.0	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	310 636	377 905	21.7	179 588	176 659	-1.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	5 031 884	5 560 040	10.5	2 610 405	2 677 396	2.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	48 510	35 481	-26.9	38 779	38 097	-1.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 586 470	1 739 021	9.6	945 655	1 080 188	14.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	391 202	433 334	10.8	239 039	257 556	7.7
General services and administration - Services généraux et administration	2 698 087	2 686 644	-0.4	1 305 119	1 352 446	3.6
Depreciation - Dépréciation	202 617	211 669	4.5	104 959	114 715	9.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	4 926 885	5 106 149	3.6	2 633 552	2 843 001	8.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	104 999	453 891	332.3	(23 147)	(165 605)	615.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	31 574	81 471	158.0	(456)	(3 631)	696.7
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	45 636	50 154	9.9	12 270	8 092	-34.0
Interest expenses - Intérêts versés	206 264	219 266	6.3	88 167	87 767	-0.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(3 498)	423	...	(31 106)	19 864	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(132 552)	(87 218)	-34.2	(107 458)	(63 442)	-41.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(27 553)	366 673	...	(130 605)	(229 047)	75.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(12 002)	152 874	...	1 866	1 380	-26.0
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(15 552)	213 799	...	(132 471)	(230 427)	73.9

Table 3.3
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1999

Tableau 3.3
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux IB-IV, 1999

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	2 388 647	23.7	103 850	-7.4	7 179	-60.4
- Passengers - Passagers	2 229 557	24.4	86 019	-3.0	6 822	-55.2
- Goods - Marchandises	159 090	14.6	17 831	-24.3	357	-87.7
Charter services - Services d'affrètement	1 303 585	1.1	237 442	0.2	700 581	6.7
- Passengers - Passagers	1 157 875	-1.7	166 351	-8.6	464 851	3.3
- Goods - Marchandises	145 710	30.1	71 091	28.9	235 730	14.0
Other flying services - Autres services aériens	40 378	21.6	11 541	-39.0	18 397	-76.2
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	120 063	58.4	81 575	56.4	41 901	55.3
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	3 852 672	15.7	434 407	3.3	768 060	-1.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	22 228	-12.1	15 495	22.0	38 057	-18.6
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 497 442	14.4	227 433	-0.4	383 852	-3.9
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	692 272	12.6	82 151	-3.1	166 677	3.5
General services and administration - Services généraux et administration	1 294 449	12.8	78 906	22.2	85 910	5.9
Depreciation - Dépréciation	135 350	32.6	17 293	-16.1	31 919	4.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	3 641 740	13.9	421 277	2.5	706 415	-1.7
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	210 932	61.7	13 130	39.6	61 645	1.1
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	5 828	187.9	3 441	123.2	...	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	7 614	-1.7	55	-90.1	...	...
Interest expenses - Intérêts versés	70 768	-6.5	6 306	-18.8	...	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(42 918)	100.9	1 691	...	...	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(100 244)	14.8	(1 120)	-79.9	(15 903)	27.7
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	110 689	156.8	12 010	213.0	45 742	-5.8
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	65 369	203.0	1 797	6.0	13 253	4.5
Net income (loss) - Revenu (perte) net	45 320	110.4	10 214	376.7	32 489	-9.4

Table 3.4
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Operating Helicopters Only, Levels I-IV,
1999

Tableau 3.4
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1999

	1998	1999	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ - Services réguliers ¹	x	x	...
- Passengers - Passagers	x	x	...
- Goods - Marchandises	x	x	...
Charter services - Services d'affrètement	535 599	551 069	2.9
- Passengers - Passagers	359 229	361 205	0.6
- Goods - Marchandises	176 370	189 864	7.7
Other flying services - Autres services aériens	33 132	14 762	-55.4
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	7 925	14 335	80.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	576 656	580 166	0.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	37 297	32 465	-13.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	282 376	285 997	1.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	137 010	141 561	3.3
General services and administration - Services généraux et administration	48 435	51 715	6.8
Depreciation - Dépréciation	20 500	18 756	-8.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	525 618	530 495	0.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	51 037	49 671	-2.7
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² - Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	...
Interests and discount income ² - Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	...
Interest expenses ² - Intérêts versés ²	366	253	-30.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	431	832	93.3
Total non-operating income (expenses), net ³ - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(12 074)	(18 678)	54.7
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	38 963	30 993	-20.5
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	11 551	11 990	3.8
Net income (loss) - Revenu (perte) net	27 412	19 003	-30.7

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1999

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1999

	Newfoundland and Labrador ^{3,4}		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-Neuve- et-Labrador ^{3,4}		Île-du-Prince- Édouard ³		Nouvelle- Écosse ³	
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	x	...	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	x	...	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	x	...	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	582 202	12.3	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	516 243	12.8	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	65 959	8.4	x	...	x	...
Other flying services - Autres services aériens	7 267	89.3	x	...	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	8 286	12.4	x	...	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	597 755	13.0	x	...	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	561	-47.6	x	...	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	271 375	12.5	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	108 883	10.7	x	...	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	118 768	11.3	x	...	x	...
Depreciation - Dépréciation	19 672	12.7	x	...	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	519 260	11.7	x	...	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	78 495	22.6	x	...	x	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	588	368.1	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	507	39.2	x	...	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	8 120	-4.6	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(23 578)	117.5	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(45 429)	38.4	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	33 065	5.6	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	16 231	17.1	x	...	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	16 835	-3.1	x	...	x	...

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1999 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1999 - suite

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	-	...	421 319	57.0	583 601	16.3
- Passengers - Passagers	-	...	398 426	60.7	504 975	17.9
- Goods - Marchandises	-	...	22 893	11.6	78 626	6.9
Charter services - Services d'affrètement	-	...	843 866	-5.5	530 257	7.7
- Passengers - Passagers	-	...	789 344	-5.2	449 268	2.1
- Goods - Marchandises	-	...	54 522	-9.0	80 989	54.3
Other flying services - Autres services aériens	-	...	28 534	-4.7	10 646	8.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	...	80 866	48.8	64 890	56.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	-	...	1 374 585	10.4	1 189 394	13.8
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	-	...	10 598	-19.0	15 739	100.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	-	...	612 223	8.0	529 316	12.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	-	...	259 104	13.1	176 985	5.6
General services and administration - Services généraux et administration	-	...	433 597	9.5	347 308	11.8
Depreciation - Dépréciation	-	...	48 506	34.0	40 480	16.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	-	...	1 364 028	9.9	1 109 828	12.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-	...	10 558	151.2	79 567	45.4
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	...	(720)	-83.2	3 586	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	...	2 083	-8.0	1 614	0.4
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	-	...	9 751	-29.1	19 023	5.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	-	...	(2 482)	...	(10 141)	-6.9
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	...	(13 117)	-4.6	(24 629)	-7.8
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	...	(2 559)	-73.2	54 937	96.1
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	...	6 427	362.3	23 064	65.3
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-	...	(8 986)	-17.8	31 873	126.8

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1999 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1999 - suite

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	65 378	3.3	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	53 692	6.6	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	11 686	-9.6	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	49 900	19.7	49 795	0.6	895 106	25.3
- Passengers - Passagers	47 084	20.6	37 982	-12.6	817 842	23.7
- Goods - Marchandises	2 816	7.1	11 813	94.6	77 264	46.0
Other flying services - Autres services aériens	4 980	-69.7	-	-100.0	3 004	-73.3
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 194	65.1	2 555	38.0	24 481	100.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	123 452	0.1	52 350	1.6	922 592	25.1
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	4 513	-60.8	6 789	145.4	7 535	-0.2
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	53 430	1.8	23 993	-14.8	326 877	24.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	24 067	-2.1	10 182	-11.1	163 544	14.3
General services and administration - Services généraux et administration	29 653	-12.0	11 944	68.6	326 898	27.5
Depreciation - Dépréciation	8 749	24.8	2 019	10.0	36 666	62.7
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	120 412	-6.9	54 927	7.1	861 520	24.5
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	3 040	...	(2 577)	...	61 073	33.0
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	840	...	498	32.0	350	5.8
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	88	-46.5	22	-23.3	2 579	47.4
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	4 137	18.3	446	-8.3	8 804	-4.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	394	...	1 419	222.6	(8 080)	310.3
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(4 223)	-20.5	1 450	234.0	(13 469)	12.9
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(1 183)	-89.5	(1 127)	...	47 603	40.0
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	267	-37.1	366	454.6	23 534	93.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(1 451)	-87.6	(1 494)	...	24 069	10.1

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1999 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1999 - suite

	British Columbia		Yukon ⁴	
	Colombie-Britannique			
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation				
Scheduled services - Services réguliers	294 120	4.3	x	...
- Passengers - Passagers	284 434	4.9	x	...
- Goods - Marchandises	9 686	-10.1	x	...
Charter services - Services d'affrètement	358 560	3.1	12 680	4.3
- Passengers - Passagers	157 919	-9.4	9 269	13.8
- Goods - Marchandises	200 640	15.7	3 412	-15.1
Other flying services - Autres services aériens	6 998	-85.9	-	-100.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	51 408	41.5	507	87.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	711 086	-0.6	13 187	-5.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	24 127	-35.7	1 144	34.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	253 032	-7.3	5 885	-6.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	183 293	6.1	3 469	-3.7
General services and administration - Services généraux et administration	173 365	3.1	2 268	-9.4
Depreciation - Dépréciation	23 903	-21.8	445	14.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	657 721	-3.6	13 211	-3.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	53 365	58.4	(24)	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	1 179	-82.9	10	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	776	-63.3	-	-100.0
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	26 096	-12.8	96	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	1 102	-36.1	-	-100.0
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(22 945)	77.1	3 537	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	30 420	46.8	351	996.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	9 737	...	21	163.3
Net income (loss) - Revenu (perte) net	20 684	-23.2	3 492	...

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1999 - Concluded

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1999 - fin

	Northwest Territories		Nunavut	
	Territoires du Nord-Ouest			
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation				
Scheduled services - Services réguliers	11 388	36.9	-	...
- Passengers - Passagers	8 134	31.6	-	...
- Goods - Marchandises	3 254	52.0	-	...
Charter services - Services d'affrètement	43 111	-16.2	-	...
- Passengers - Passagers	36 862	-17.2	-	...
- Goods - Marchandises	6 249	-9.9	-	...
Other flying services - Autres services aériens	8 887	27.9	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	7 352	818.1	-	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	70 738	4.8	-	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	4 773	84.8	-	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	32 596	-9.1	-	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	11 574	11.7	-	...
General services and administration - Services généraux et administration	15 462	25.8	-	...
Depreciation - Dépréciation	4 122	49.5	-	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	68 526	7.4	-	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	2 212	-40.0	-	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	2 938	...	-	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	...	-	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	600	407.9	-	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	138	...	-	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	1 560	...	-	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	3 771	180.8	-	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	772	141.9	-	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	2 999	193.0	-	...

¹ Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level IB-IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux IB-IV.

³ Data for Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les données pour la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6
Passenger and Goods Revenue, by Sector, by
Province and Territory - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1999

Tableau 3.6
Recettes-passagers et recettes-marchandises par
secteur, par province et territoire - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV, 1999

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1998	1999	Change Variation	1998	1999	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur						
Newfoundland and Labrador - Terre-Neuve-et-Labrador	175 188	129 483	-26.1	17 167	18 445	7.4
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	34 122	13 880	-59.3	3 747	5 223	39.4
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	152 644	187 798	23.0	19 741	22 349	13.2
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	77 747	102 188	31.4	6 737	15 308	127.2
Quebec - Québec	1 319 861	1 564 131	18.5	117 558	139 166	18.4
Ontario	2 834 526	3 099 817	9.4	210 951	209 836	-0.5
Manitoba	407 165	458 793	12.7	30 115	40 568	34.7
Saskatchewan	151 852	135 030	-11.1	17 131	36 875	115.2
Alberta	1 265 289	1 453 791	14.9	77 097	89 661	16.3
British Columbia - Colombie-Britannique	1 101 608	1 190 579	8.1	212 097	212 325	0.1
Yukon	361 626	44 912	-87.6	5 128	7 737	50.9
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	154 608	115 185	-25.5	33 126	32 086	-3.1
Nunavut	15 873	30 406	91.6	2 672	10 312	285.8
Total	8 036 235	8 495 586	5.7	750 597	829 579	10.5
International	2 219 308	2 660 127	19.9	347 714	369 196	6.2
Total	10 255 544	11 155 713	8.8	1 098 311	1 198 775	9.1

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. - Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7
Balance Sheet - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1999

Tableau 3.7
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1999

	1998	1999	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	2 859 250	2 775 942	-2.9
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	956 499	820 346	-14.2
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	8 010 507	7 810 352	-2.5
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	2 634 308	2 837 250	7.7
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	221 612	207 361	-6.4
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	76 962	70 175	-8.8
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	494 228	608 265	23.1
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	162 538	230 266	41.7
Deferred charges - Frais reportés	2 015 384	2 185 527	8.4
Total assets - Total de l'actif	11 683 672	11 270 103	-3.5
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	3 122 527	3 149 279	0.9
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	198 397	169 335	-14.6
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	4 212 000	4 217 579	0.1
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	148 812	83 801	-43.7
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	241 738	267 419	10.6
Other deferred credits - Autres crédits reportés	481 134	1 017 273	111.4
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	47 835	42 344	-11.5
Other provisions - Autres provisions	936 168	887 001	-5.3
Total liabilities - Total du passif	9 388 610	9 834 032	4.7
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	225	223	-0.9
Capital stock - Capital-actions	2 256 209	1 964 916	-12.9
Other paid-in capital - Autre capital versé	218 837	260 592	19.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(186 749)	(804 782)	330.9
Reserves - Réserves	6 764	15 345	126.8
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	2 293 546	1 426 815	-37.8
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	x	x	...
Balance year-end² - Solde à la fin de l'année²	x	x	...
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	11 683 672	11 270 103	-3.5

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. - Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8
Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA,
1999

Tableau 3.8
Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,
1999

	Total	Change	Air Canada	Change	Canadian	Change
		Variation		Variation		Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Assets - Actif						
Current assets - Actif à court terme	1 753 776	-0.9	1 204 574	26.7	549 202	-33.0
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	636 942	-19.4	533 797	-22.3	103 145	-0.1
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 582 389	-10.7	3 031 673	-2.6	550 716	-38.7
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 158 070	-4.0	988 203	6.1	169 867	-38.0
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 816 315	16.0	1 540 766	17.3	275 549	9.4
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	971 542	27.3	864 226	26.5	107 316	34.0
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	10 020	-64.3	-	...	10 020	-64.3
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	4 462	-60.8	-	...	4 462	-60.8
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	...	-	...	-	...
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	-	...	-	...	-	...
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	170 818	630.7	170 818	630.7	-	...
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	78 561	475.9	78 561	475.9	-	...
Deferred charges - Frais reportés	2 108 628	8.9	1 889 921	10.5	218 707	-3.6
Total assets - Total de l'actif	7 866 252	-3.3	6 440 558	4.4	1 425 694	-27.4
Liabilities and capital - Passif et capital						
Current liabilities - Passif à court terme	2 105 058	3.6	1 312 710	7.2	792 348	-2.0
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	...	-	...	-	...
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	3 211 746	6.2	2 525 195	17.8	686 551	-21.9
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	666	-98.9	-	...	666	-98.9
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	-	...	-	...	-	...
Other deferred credits - Autres crédits reportés	996 673	111.8	996 673	141.3	-	-100.0
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	-	...	-	...	-	...
Other provisions - Autres provisions	881 635	-5.3	881 635	-5.3	-	...
Total liabilities - Total du passif	7 195 778	10.4	5 716 213	21.3	1 479 565	-18.1
Shareholders equity - Avoir des actionnaires						
Capital stock - Capital-actions	1 526 088	-16.9	974 687	-25.3	551 401	3.8
Other paid-in capital - Autre capital versé	197 781	-	-	...	197 781	-
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(1 053 395)	150.5	(250 342)	...	(803 053)	40.2
Reserves - Réserves	-	...	-	...	-	...
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	670 474	-58.4	724 345	-50.3	(53 871)	...
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	7 866 252	-3.3	6 440 558	4.4	1 425 694	-27.4

Table 3.9
Balance Sheet - Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1999

Tableau 3.9
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1999

	1998	1999	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	305 177	264 295	-13.4
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	37 345	35 850	-4.0
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	474 864	448 337	-5.6
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	77 249	76 008	-1.6
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	26 368	21 239	-19.5
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	7 979	8 110	1.6
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	162 054	134 013	-17.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	42 316	34 378	-18.8
Deferred charges - Frais reportés	48 525	38 915	-19.8
Total assets - Total de l'actif	926 788	824 154	-11.1
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	206 999	190 349	-8.0
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	16 426	12 951	-21.2
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	389 813	350 008	-10.2
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	6 090	300	-95.1
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	87 758	76 458	-12.9
Other deferred credits - Autres crédits reportés	10 050	9 276	-7.7
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	5 350	5 046	-5.7
Other provisions - Autres provisions	2 572	4 303	67.3
Total liabilities - Total du passif	725 058	648 691	-10.5
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	46	50	8.7
Capital stock - Capital-actions	116 121	101 362	-12.7
Other paid-in capital - Autre capital versé	7 779	3 339	-57.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	73 748	70 000	-5.1
Reserves - Réserves	4 082	762	-81.3
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	201 730	175 462	-13.0
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	-	-	...
Balance year-end - Solde à la fin de l'année	-	-	...
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	926 788	824 154	-11.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1999

Tableau 3.10
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1999

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	30	7.1	2	-	28	7.7
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	771 116	15.2	508 557	11.6	262 560	22.9
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 424 675	-1.0	929 016	-2.8	495 659	2.5
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	741 242	45.0	508 947	44.9	232 295	45.2
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	32 866	-8.6	10 131	-22.4	22 735	-0.8
Aircraft rental - Location d'aéronefs	1 218 283	18.7	809 833	15.9	408 450	24.6
Other expenses - Autres dépenses	128 468	-19.1	52 725	-8.9	75 744	-24.9
Total	4 316 650	12.4	2 819 209	11.3	1 497 442	14.4
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien- Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	389 880	14.2	266 181	11.1	123 699	21.6
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	386 007	3.8	180 060	2.9	205 947	4.6
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	243 751	20.8	134 356	30.8	109 395	10.5
Other expenses - Autres dépenses	179 449	17.3	110 293	-2.3	69 155	72.2
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	184 076	3.9	-	...	184 076	3.9
Total	1 383 162	11.1	690 890	9.6	692 272	12.6
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	529 678	12.9	392 591	10.4	137 087	20.8
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	452 599	1.9	351 700	1.6	100 899	3.1
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	11 621	-42.6	9 231	-20.6	2 390	-72.3
Other expenses - Autres dépenses	166 471	-26.7	123 163	-34.4	43 308	10.0
Total	1 160 369	--	876 685	-2.7	283 683	9.4
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol						
	300 345	5.1	203 264	-10.3	97 080	63.8
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol						
	49 069	-54.8	.. ²	...	49 069	-14.6
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	7 209 595	8.6	4 590 048	5.7	2 619 547	13.9

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Interest expenses for Air Canada and Canadian are not included in 1999. - Frais d'intérêt pour Air Canada et Canadien ne sont pas inclus en 1999.

Table 3.11
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1999

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1999

	Air Canada			Canadien		
	1998	1999	Change	1998	1999	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	297 596	339 117	14.0	158 123	169 440	7.2
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	576 456	541 479	-6.1	378 941	387 537	2.3
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	237 140	334 195	40.9	114 156	174 752	53.1
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	7 246	6 200	-14.4	5 810	3 931	-32.3
Aircraft rental - Location d'aéronefs	435 573	484 100	11.1	263 206	325 733	23.8
Other expenses - Autres dépenses	32 459	33 929	4.5	25 419	18 795	-26.1
Total	1 586 470	1 739 021	9.6	945 655	1 080 188	14.2
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	131 557	167 027	27.0	108 137	99 154	-8.3
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	142 007	149 170	5.0	32 955	30 890	-6.3
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	4 962	8 132	63.9	97 734	126 224	29.2
Other expenses - Autres dépenses	112 675	109 004	-3.3	214	1 289	503.3
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	-	-	...	-	-	...
Total	391 202	433 334	10.8	239 039	257 556	7.7
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	228 739	255 433	11.7	126 908	137 158	8.1
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	218 209	227 037	4.0	127 917	124 662	-2.5
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	7 629	5 576	-26.9	3 996	3 656	-8.5
Other expenses - Autres dépenses	112 923	46 852	-58.5	74 770	76 312	2.1
Total	567 501	534 898	-5.7	333 591	341 787	2.5
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol						
	150 413	143 781	-4.4	76 105	59 483	-21.8
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol						
	.. ¹	.. ¹	...	51 113	.. ¹	...
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs						
	2 695 585	2 851 034	5.8	1 645 503	1 739 015	5.7

¹ Interest expenses for Air Canada and Canadian are not included in 1999. - Frais d'intérêt pour Air Canada et Canadien nre sont pas inclus en 1999.

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA
Table 4.1
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1999
Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT
Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de
niveau IV, 1999

		1998	1999	Change Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	7 377	7 851	6.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	599 713	670 673	11.8
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	9 982	10 116	1.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	371 247	416 749	12.3
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	4 013	4 243	5.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	210 485	242 768	15.3
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	9 111	8 903	-2.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	434 507	449 645	3.5
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	16 701	17 436	4.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	663 753	717 595	8.1
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	5 838	5 319	-8.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	268 178	290 936	8.5
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	53 023	53 866	1.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	2 547 883	2 788 367	9.4
Level IV - Niveau IV				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 661	4 312	-7.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	199 786	195 333	-2.2
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	5 581 599	5 668 763	1.6
Cost - Coût	\$ '000	1 390 695	1 479 270	6.4
Gasoline - Essence	L '000	32 087	20 361	-36.5
Cost - Coût	\$ '000	18 246	13 374	-26.7
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	398	541	35.9
Cost - Coût	\$ '000	2 697	3 773	39.9
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	80	91	13.5
Cost - Coût	\$ '000	238	366	53.9
Level IV - Niveau IV				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	205 347	209 881	2.2
Cost - Coût	\$ '000	86 388	84 342	-2.4

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level IA, 1999

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1999

		Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
			%		%		%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	3 115	4.1	1 895	3.5	1 221	5.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	397 138	10.7	254 762	9.5	142 376	12.9
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 868	1.0	4 201	0.4	2 667	1.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	299 417	13.3	178 835	11.5	120 582	16.0
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 891	3.3	243	11.0	1 648	2.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	138 437	17.9	38 162	4.1	100 275	24.2
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	5 353	-9.2	3 821	-1.4	1 532	-24.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	293 466	-1.1	220 851	6.2	72 615	-18.2
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 533	2.9	8 674	-0.6	5 859	8.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	622 816	7.1	415 151	6.8	207 664	7.8
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 845	-8.7	3 782	-4.2	1 063	-21.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	274 456	8.6	251 779	24.4	22 677	-54.9
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	36 604	-0.9	22 616	-0.7	13 989	-1.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	2 025 731	8.2	1 359 541	10.6	666 190	3.7
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 871 599	0.3	2 276 618	1.1	1 594 981	-0.8
Cost - Coût	\$ '000	942 319	7.8	554 781	12.1	387 538	2.3
Gasoline - Essence	L '000	-	...	-	...	-	...
Cost - Coût	\$ '000	-	...	-	...	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	407	57.3	287	20.5	120	479.2
Cost - Coût	\$ '000	2 798	65.0	1 865	20.5	933	531.1
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	...	-	...	-	...
Cost - Coût	\$ '000	-	...	-	...	-	...

Table 4.3
Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province
and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV,
1999

Tableau 4.3
Traitements et salaires par secteur, par province et
territoire - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1999

	1998	1999	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur			
Newfoundland and Labrador - Terre-Neuve-et-Labrador	33 872	15 165	-55.2
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	6 322	2 307	-63.5
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	68 330	75 248	10.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	16 968	18 791	10.7
Quebec - Québec	559 109	583 148	4.3
Ontario	822 591	841 243	2.3
Manitoba	134 507	137 402	2.2
Saskatchewan	27 734	25 037	-9.7
Alberta	263 952	287 814	9.0
British Columbia - Colombie-Britannique	606 757	628 998	3.7
Yukon	5 114	8 836	72.8
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	41 395	39 633	-4.3
Nunavut	3 293	960	-70.8
Total	2 589 945	2 664 584	2.9
International	157 724	320 712	103.3
Total	2 747 669	2 985 296	8.6

Note: The provincial data are estimated. - Les données provinciales ont été estimées.

Table 5.2
Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air
Carriers, Level IA, 1999

Tableau 5.2
Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1999

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian	
			1998	1999	1998	1999	1998	1999
kg			No. - Nbre					
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Airbus	A330	-	1	-	1	-	-
	Airbus	A340	8	12	8	12	-	-
	Boeing	747	13	10	9	6	4	4
	McDonnell-Douglas	DC10	10	10	-	-	10	10
G (68 040 - 158 757)	Airbus	A319	34	35	34	35	-	-
	Airbus	A320	46	46	34	34	12	12
	Boeing	767	39	42	29	29	10	13
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	44	44	-	-	44	44
	McDonnell-Douglas	DC9	25	23	25	23	-	-
E (15 877 - 34 019)	Canadair	CARJ	25	25	25	25	-	-
Total			244	248	164	165	80	83

Part II FARE BASIS

Section 6 FARE BASIS DATA

Average Fares

In 1999, the average air fare (all types, all sectors, on a coupon origin-destination basis) was a record \$270.60, up 6.2% from \$254.70 in 1998 and 5.2% above the previous record of \$257.30 set in 1994.

In 1999, the average domestic air fare (all types) paid by passengers was a record \$209.30, up 8.6% from \$192.70 in 1998 and 4.8% above the previous record of \$199.70 in 1994. This was the third consecutive annual increase in the domestic sector, erasing the effect of decreases in 1995 and 1996.

The average international air fare was \$369.80 in 1999, up 2.3% from 1998, but down 3.2% from the record average international fare of \$382.20 posted in 1994 (see Table 6.2). This was also the third consecutive annual increase in the international sector.

Average air fares rose in most fare types and sectors. The largest increase was for domestic economy fares, which rose by 20.2%, from \$415.10 in 1998 to \$498.90 in 1999. The smallest increase was for international discount fares, which rose by only 2.2%, from \$316.90 in 1998 to \$323.90 in 1999.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1999, a record 88.3% of passengers travelled on some form of discount ticket on domestic scheduled services operated by four Level I air carriers and four Level II air carriers. This level represented an increase of 1.3 percentage points from the previous record level of 87.0% reported in 1998. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of domestic discount travel was a record 87.0%, up slightly from the previous record of 86.4% set in 1998.

Tables 6.3 and 6.4 show that the relation between domestic short-haul services (distances of less than 800 kilometres) and long-haul services (distances of 800 kilometres or more) has been reversed. At the beginning of the Fare Basis Survey in 1983, long-haul services carried a higher proportion of discount passengers than short-haul services. Since 1995, the gap has steadily closed, until in 1997 they reversed positions. In 1999, domestic short-haul services carried a larger proportion of discount passengers (90.1%) than long-haul services (86.2%).

Partie II BASE TARIFAIRE

Section 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tarifs moyens

En 1999, le tarif aérien moyen (tous les types de tarifs, tous les secteurs, sur la base de l'origine et de la destination du coupon), s'élevait à 270,60 \$, soit un niveau record, en hausse de 6,2 % par rapport à 254,70 \$ en 1998 et de 5,2 % par rapport au niveau record antérieur de 257,30 \$ enregistré en 1994.

En 1999, le tarif aérien moyen intérieur (tous les types de tarifs) payé par les passagers s'élevait à 209,30 \$, soit un niveau record, en hausse de 8,6 % par rapport à 192,70 \$ en 1998 et de 4,8 % par rapport au niveau record antérieur de 199,70 \$ enregistré en 1994. Il s'agissait d'une troisième hausse annuelle consécutive dans le secteur intérieur, ce qui a effacé l'effet des baisses annuelles consécutives accusées en 1995 et en 1996.

Le tarif aérien moyen international s'établissait à 369,80 \$ en 1999, en hausse de 2,3 % par rapport à 1998, mais en baisse de 3,2 % comparativement au tarif moyen international record observé en 1994 (382,20 \$) (voir tableau 6.2). Il s'agissait également d'une troisième hausse annuelle consécutive dans le secteur international.

Les tarifs aériens moyens ont progressé pour la plupart des types de tarifs et dans la plupart des secteurs. Les tarifs économiques des vols intérieurs ont connu l'augmentation la plus forte (+20,2 %) passant de 415,10 \$ en 1998 à 498,90 \$ en 1999. Les tarifs réduits des vols internationaux ont connu la hausse la plus faible (+2,2 %) passant de 316,90 \$ en 1998 à 323,90 \$ en 1999.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1999, 88,3 % des passagers des vols intérieurs réguliers exploités par quatre transporteurs aériens de niveau I et par quatre transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 1,3 point de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 87,0 % observé en 1998. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais dans le secteur intérieur a augmenté pour atteindre un sommet de 87,0 %, ce qui constitue une légère progression par rapport au sommet antérieur de 86,4 % obtenu en 1998.

Selon les tableaux 6.3 et 6.4, l'écart entre la proportion de passagers utilisant les tarifs réduits sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus) et sur les services court-courriers qui existait préalablement a été renversé. Au début de l'Enquête sur la base tarifaire en 1983, les services long-courriers transportaient une plus grande proportion de passagers utilisant les tarifs réduits que les services court-courriers. Depuis 1995, l'écart a rétréci d'une façon soutenue jusqu'en 1997, alors que les positions ont été renversées. En 1999, les vols court-courriers ont transporté une plus grande proportion de passagers à tarifs réduits (90,1 %) que les services long-courriers (86,2 %).

Although a record proportion of passengers flew on discount fares in the domestic sector in 1999, at the same time average domestic air fares increased for the third consecutive year. In 1997, VistaJet and Greyhound Air discontinued domestic scheduled discount services. In 1998, Canadian Airlines International Ltd., announced decreases in domestic capacity in favour of transborder and international routes. Also, Air Atlantic, a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd. shut down. Its routes were taken over by Inter-Canadien. In the second quarter of 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. In November of 1999, Inter-Canadien ceased operations. In the final quarter of 1999, Air Canada and Canadian Airlines announced that they would merge operations in 2000.

The increase in average air fares also coincided with strong growth in the air travel market. In 1999, a record 85.2 million passengers enplaned and deplaned at Canadian airports, an increase of 3.3% over the previous year.

International Sector

The international sector reported a slightly greater utilization of discount fares in 1999 than the domestic sector. A level of 90.1% of international scheduled passengers (nine out of every ten) flew on discount fares, a slight decrease from the record level of 90.5% in 1998. In terms of international passenger-kilometres, 92.2% were discount, virtually unchanged from the record level of 92.1% in 1998.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1999, only 4.8% of international passengers paid for a full fare economy class ticket, compared with the 7.0% of passengers who used economy fares on domestic routes. This represented only 2.1% of international passenger-kilometres.

Provincial Synopsis

In 1999, the vast majority of passengers who enplaned in each province and territory flew on discount fares. All provinces were close to the national average of 88.3%. The percentages varied from 85.7% in Manitoba to 91.5% in Saskatchewan (see Table 6.5).

The increase in the use of discount fares in the domestic sector in 1999 was widespread among the provinces, eight of them posting increases¹. The largest increases were 5.8 percentage points in Manitoba and 5.7 percentage points in Saskatchewan.

The percentage of passengers travelling on discount fares shown for a province applies to coupons lifted in that province, and does not necessarily apply to passengers whose trip began in that province. The ticket origin for a coupon lifted in Newfoundland and Labrador, for example, may in fact have been Quebec or Nova Scotia. In this case, either Quebec or Nova Scotia would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Bien qu'une proportion inégalée de passagers des vols intérieurs aient profité d'un tarif réduit en 1999, les tarifs aériens moyens intérieurs ont cependant grimpé pour la troisième année consécutive. En 1997, VistaJet et Greyhound Air ont discontinué leurs services réguliers intérieurs à rabais. En 1998, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont annoncé des diminutions de leur capacité intérieure en faveur des liaisons transfrontalières et internationales. Également, Air Atlantic, un transporteur régional affilié des Lignes aériennes Canadien International Ltée, a cessé ses activités. Ses liaisons ont été reprises par Inter-Canadien. Au cours du deuxième trimestre de 1999, Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova. En novembre 1999, Inter-Canadien a cessé ses activités. Au cours du dernier trimestre de 1999, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien ont annoncé qu'ils fusionneraient leurs activités en 2000.

L'augmentation des tarifs aériens moyens a été accompagnée également par une forte croissance du trafic aérien. En 1999, le trafic des passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens a atteint un sommet inégalé de 85,2 millions de passagers, en hausse de 3,3 % par rapport à l'année antérieure.

Secteur international

En 1999, l'utilisation des tarifs réduits était légèrement plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau de 90,1 % des passagers des vols internationaux réguliers (neuf passagers sur dix) ont voyagé à tarifs réduits, ce qui constitue un léger recul par rapport au niveau record antérieur de 90,5 % en 1998. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 92,2 %, demeurant pratiquement inchangé par rapport au niveau record observé en 1998 (92,1 %).

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1999, seulement 4,8 % des passagers internationaux ont payé les plein tarifs de la classe économique, comparativement à 7,0 % des passagers intérieurs. Ceci représentait seulement 2,1 % des passagers-kilomètres internationaux.

Sommaire provincial

En 1999, la grande majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 88,3 %. À cet égard, les pourcentages ont varié entre 85,7 % au Manitoba et 91,5 % en Saskatchewan (voir tableau 6.5).

En 1999, l'augmentation dans l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses¹. Les hausses les plus fortes s'observent au Manitoba (+5,8 points de pourcentage) et en Saskatchewan (+5,7 points de pourcentage).

Le pourcentage de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits dans une province s'applique aux coupons prélevés dans cette province, et il ne s'applique pas nécessairement aux passagers dont l'origine du voyage se trouve dans cette province. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple, peut être en réalité le Québec ou la Nouvelle-Écosse. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de la Nouvelle-Écosse auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

¹ Due to the confidentiality of data, the results for 1999 for Yukon and Northwest Territories (including Nunavut) cannot be disclosed. - À cause de la confidentialité des données, les résultats pour 1999 pour le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest (incluant Nunavut) ne peuvent être divulgués.

Trends for Selected Cities

In 1999, average domestic air fares (all fares) increased in all of the ten selected cities (see Table 6.7). The increases ranged from 3.1% in Winnipeg to 12.0% in Edmonton. However, average domestic air fares in Vancouver, Calgary, Regina and Saskatoon remained below their record 1994 levels. In Edmonton and Winnipeg, average fares were slightly higher than in 1994. In Toronto, Ottawa, Montréal and Halifax, average fares in 1999 surpassed previous record levels, with increases, compared to 1994, ranging from 11.4% in Montréal to 14.8% in Halifax. Average domestic air fares varied between a low of \$173.80 in Saskatoon, to a high of \$244.40 in Toronto. The national average domestic air fare of \$209.30 was exceeded in Montréal (\$209.40), Halifax (\$216.00), Winnipeg (\$220.80), Ottawa (\$229.50) and Toronto (\$244.40).

In 1999, business class fares increased in all of the ten selected cities for both short-haul services and long-haul services (see Table 6.7). Among the ten cities, Vancouver posted the largest increase in domestic business class fares for short-haul trips (+27.6%). Regina recorded the largest increase in long-haul business class fares (+24.5%).

Economy class fares also increased in all cities on short-haul and on long-haul routes. The largest increase for short-haul trips was 31.7% from Halifax; the largest increase for long-haul trips was 27.0% from Calgary.

Average discount fares rose for all ten cities. The largest increase for short-haul trips was in Winnipeg (+37.1%); the largest increase for long-haul trips was in Saskatoon (+15.7%). The highest average discount fare for short-haul trips was in Montréal (\$171.70). For long-haul trips, the highest average discount fare was in Ottawa (\$253.70).

As shown in Table 6.6, the proportion of passengers travelling on short-haul services (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1999 increased in nine of the ten selected Canadian cities. The increases ranged from 0.1 percentage point in Montréal to 13.8 percentage points in Winnipeg. Halifax registered no change.

For long-haul trips (800 kilometres or more), seven of the ten selected cities of enplanement posted increases in the proportion of discount fares, with gains ranging from 0.2 percentage points in Edmonton and Saskatoon to 4.0 percentage points in Winnipeg.

For total domestic trips, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 90% in four selected cities: Saskatoon (91.9%) ranked first, followed by Regina (91.1%), Calgary (90.6%) and Vancouver (90.4%).

The highest proportion of domestic business class passengers was in Toronto (4.2%). For domestic long-haul business class services, the leading city was Calgary (5.8%), while Ottawa (3.9%) led in short-haul services. Nine of the ten cities showed decreasing proportions of business class travellers on all services.

Tendances dans certaines villes

En 1999, les tarifs aériens moyens intérieurs (tous les tarifs) ont augmenté dans les dix villes choisies (voir tableau 6.7). Les hausses ont varié entre 3,1 % à Winnipeg et 12,0 % à Edmonton. Cependant, les tarifs aériens moyens intérieurs à Vancouver, Calgary, Regina et Saskatoon sont demeurés au-dessous de leurs niveaux records de 1994. À Edmonton et Winnipeg, les tarifs moyens étaient légèrement en hausse par rapport à 1994. À Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax, les tarifs moyens en 1999 ont excédé les niveaux records antérieurs, les hausses par rapport à 1994 oscillant entre 11,4 % à Montréal et 14,8 % à Halifax. La moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 173,80 \$ à Saskatoon et 244,40 \$ à Toronto. Le tarif moyen a dépassé le niveau moyen national de 209,30 \$ à Montréal (209,40 \$), Halifax (216,00 \$), Winnipeg (220,80 \$), Ottawa (229,50 \$) et Toronto (244,40 \$).

En 1999, les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans les dix villes choisies pour les voyages court-courriers et les voyages long-courriers (voir tableau 6.7). Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que le tarif d'affaires des vols intérieurs court-courriers a connu la plus forte progression, soit 27,6 %. Regina a enregistré la plus forte augmentation pour le tarif de la classe affaires des vols long-courriers, soit 24,5 %.

Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers et long-courriers. Halifax a enregistré la plus forte hausse pour les voyages court-courriers, soit 31,7 %; Calgary a enregistré la plus forte augmentation pour les voyages long-courriers, soit 27,0 %.

Les tarifs réduits moyens ont progressé dans toutes les villes. L'augmentation la plus forte pour les voyages court-courriers a été enregistrée à Winnipeg (+37,1 %); l'augmentation la plus forte pour les voyages long-courriers, à Saskatoon (+15,7 %). Pour les services court-courriers, Montréal a enregistré le tarif réduit moyen le plus élevé (171,70 \$). Pour les services long-courriers, le tarif réduit moyen le plus élevé a été observé à Ottawa (253,70 \$).

Comme l'indique le tableau 6.6, la proportion de passagers voyageant sur les services court-courriers (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1999 a subi une augmentation dans neuf des dix villes canadiennes choisies. Les hausses variaient entre 0,1 point de pourcentage à Montréal et 13,8 points de pourcentage à Winnipeg. Halifax n'a affiché aucune variation.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont enregistré des gains au titre des passagers voyageant à prix réduit. Les hausses ont oscillé entre 0,2 point de pourcentage à Edmonton et Saskatoon et 4,0 points de pourcentage à Winnipeg.

Pour les vols intérieurs totaux, la proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 90 % dans quatre des villes choisies: Saskatoon (91,9 %) s'est classée au premier rang, suivie de Regina (91,1 %), Calgary (90,6 %) et Vancouver (90,4 %).

En termes de pourcentage des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires, la première place revenait à Toronto (4,2 %). Pour les services de la classe affaires sur les vols intérieurs long-courriers, la première place revenait à Calgary (5,8 %), alors que sur les vols intérieurs court-courriers, la première place revenait à Ottawa (3,9 %). Neuf des dix villes ont enregistré des baisses dans la proportion des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires sur l'ensemble des services.

Yields from a Hub Perspective

In 1999, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by four Canadian Level I air carriers and four Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose sharply compared to 1998 for most fare types in most hub categories (see Table 6.8).

The largest increases for the two largest hub categories were recorded in the economy class fares (+17.7% in the hub category *large-large* and +14.4% in the hub category *large-medium*).

The largest increase in average yield for a specific fare category was for discount fares in the hub category *medium-small*, which rose by 22.7% to a value of 24.2 cents per passenger-kilometre, compared to 19.7 cents per passenger-kilometre in 1998 for the same category. However, discount yields declined by 10.7% in the hub category *small-small*. The largest increase for business class fares was 18.6% in the hub category *medium-medium*, which rose from 47.7 cents per passenger-kilometre in 1998 to 56.6 cents per passenger-kilometre in 1999.

The lowest average yield for a specific fare category was 8.9 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category *large-large*, an increase of 6.7% from 1998. The lowest yields in each fare class were found in the hub combination *large-large*. The highest average yields are normally found in the combination *small-small*, however the 1999 economy class fare and discount fare are two exceptions.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.8, en 1999, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par quatre transporteurs aériens canadiens de niveau I et par quatre transporteurs aériens de niveau II pour la plupart des groupes tarifaires, dans le marché intérieur régulier, a subi de fortes hausses par rapport à 1998 dans presque toutes les catégories de villes-pivots.

Les deux plus grandes catégories de villes-pivots ont enregistré les hausses les plus fortes de leur rendement dans le groupe tarifaire « économique », soit 17,7 % pour la catégorie *grand-grand* et 14,4 % pour la catégorie *grand-moyen*.

La hausse la plus forte du revenu moyen pour un groupe tarifaire spécifique était de 22,7 % pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*. Le revenu moyen a atteint une valeur de 24,2 cents par passager-kilomètre, comparativement à 19,7 cents par passager-kilomètre en 1998 pour la même catégorie. Cependant, le rendement des tarifs réduits a régressé de 10,7 % dans la catégorie de villes-pivots *petit-petit*. La hausse la plus forte du revenu moyen pour les tarifs de la classe affaires était observée dans la catégorie de villes-pivots *moyen-moyen*, soit 18,6 %. Il s'agit d'une augmentation de 47,7 cents par passager-kilomètre en 1998 à 56,6 cents par passager-kilomètre en 1999.

Le revenu moyen le moins élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 8,9 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *grand-grand*; ceci représente une augmentation de 6,7 % par rapport à 1998. On observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots *grand-grand*. Le revenu moyen le plus élevé est normalement observé dans la combinaison *petit-petit*, mais les données de 1999 relatives aux tarifs de la classe économique et aux tarifs réduits représentent deux exceptions.

Table 6.1
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, 1996-1999

Tableau 6.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1996-1999

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire			
		All fares Tous les tarifs	Business class Classe affaires	Economy Économique	Discounted Réduit
(1992 = 100.0)					
Domestic - Intérieur	1996	109.2	128.5	128.6	95.2
	1997	116.2	143.4	139.1	99.6
	1998	129.8	163.6	162.2	109.1
	1999	144.5	179.0	188.3	120.3
International	1996	106.6	119.7	135.0	99.8
	1997	114.1	133.3	167.7	104.2
	1998	119.0	138.3	183.1	108.2
	1999	123.8	151.8	206.9	110.6
Total	1996	108.1	124.2	130.2	97.7
	1997	115.4	138.3	146.4	102.2
	1998	124.3	149.9	167.6	108.5
	1999	133.7	164.3	193.1	114.9

Table 6.2
Average Fares by Sector and Fare Type
Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ -
Scheduled Services, 1999

Tableau 6.2
Tarifs moyens selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I¹ - Services réguliers, 1999

Sector Secteur	Total		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
\$												
Domestic - Intérieur	192.70	209.30	**	**	624.50	716.90	415.10	498.90	152.80	170.70	97.50	70.40
Short-haul - Court-courrier	137.50	150.20	--	**	306.40	364.90	250.30	287.30	121.30	135.90	75.20	71.20
Long-haul - Long-courrier	263.80	280.70	**	**	859.20	933.40	624.10	722.70	194.40	214.60	122.60	69.80
International	361.50	369.80	1 173.60	1 056.40	1 175.40	1 299.00	560.10	606.30	316.90	323.90	162.40	118.10
Total	254.70	270.60	--	**	840.40	954.70	449.20	530.90	214.60	230.00	127.10	87.50

¹ For 1999, four Level II air carriers are included: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Inter-Canadien. For 1998, Ontario Express was also included. In the second quarter of 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. Inter-Canadien cancelled all its flights at the end of November 1999. - En 1999, quatre transporteurs aériens de niveau II sont inclus: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Inter-Canadien. En 1998, Ontario Express était également inclus. À partir du deuxième trimestre de 1999, Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova. Inter-Canadien a annulé tous ses vols à la fin de novembre 1999.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.3
Distribution of Passengers by Sector and Fare
Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ -
Scheduled Services, 1999

Tableau 6.3
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1999

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
	%									
Domestic - Intérieur	--*	--	3.5	3.1	9.0	7.0	87.0	88.3	0.5	1.5
Short-haul - Court-courrier	**	--*	2.6	2.2	9.0	6.6	87.9	90.1	0.5	1.1
Long-haul - Long-courrier	**	--*	4.6	4.3	9.1	7.5	85.7	86.2	0.6	2.0
International	0.1	0.2	3.9	3.5	4.8	4.8	90.5	90.1	0.8	1.4
Total	--	0.1	3.6	3.3	7.5	6.2	88.3	89.0	0.6	1.5

Table 6.4
Distribution of Passenger-kilometres by Sector
and Fare Type Group - Canadian Air Carriers,
Level I¹ - Scheduled Services, 1999

Tableau 6.4
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur
et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 1999

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
	%									
Domestic - Intérieur	--*	--*	4.6	4.3	8.4	6.6	86.4	87.0	0.6	2.1
Short-haul - Court-courrier	**	--*	2.9	2.3	8.2	5.9	88.4	90.7	0.5	1.1
Long-haul - Long-courrier	**	--*	5.1	4.8	8.4	6.8	85.9	86.1	0.6	2.3
International	0.1	0.1	4.8	4.3	2.3	2.1	92.1	92.2	0.7	1.3
Total	--	0.1	4.7	4.3	4.5	3.7	90.0	90.3	0.6	1.6

¹ For 1999, four Level II air carriers are included: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Inter-Canadien. For 1998, Ontario Express was also included. In the second quarter of 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. Inter-Canadien cancelled all its flights at the end of November 1999. - En 1999, quatre transporteurs aériens de niveau II sont inclus: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Inter-Canadien. En 1998, Ontario Express était également inclus. À partir du deuxième trimestre de 1999, Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova. Inter-Canadien a annulé tous ses vols à la fin de novembre 1999.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.5
Distribution of Domestic Passengers by Province
and Territory, by Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1999

Tableau 6.5
Répartition des passagers intérieurs selon la province
et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1999

Province and territory of enplanement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
	%									
Newfoundland and Labrador - Terre-Neuve-et-Labrador	**	**	2.6	1.7	7.4	7.3	89.4	88.4	0.6*	2.6
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	1.9*	1.6*	8.6	6.2	89.3	90.5	0.2*	1.7*
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	**	**	3.2	2.7	8.1	7.9	88.2	87.6	0.5	1.8
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	-	**	1.8	0.7	11.9	10.5	85.8	87.4	0.4*	1.4*
Quebec - Québec	**	--*	3.3	2.7	8.9	7.6	87.2	87.7	0.5	1.9
Ontario	--*	--*	4.2	3.9	8.5	7.6	86.7	86.9	0.5	1.6
Manitoba	**	**	3.5	3.1	16.0	9.6	79.9	85.7	0.6*	1.6
Saskatchewan	**	**	3.0	2.0	10.6	5.2	85.8	91.5	0.6*	1.2
Alberta	--*	--*	3.3	3.1	9.2	5.7	87.0	89.7	0.5	1.4
British Columbia - Colombie- Britannique	--*	--*	2.9	2.7	7.8	5.6	88.7	90.4	0.5	1.2
Yukon and Northwest Territories (including Nunavut) - Yukon et Territoires du Nord-Ouest (incluant Nunavut)	**	x	2.6	x	21.8	x	74.7	x	0.9	x
Total	--*	--	3.5	3.1	9.0	7.0	87.0	88.3	0.5	1.5

¹ For 1999, four Level II air carriers are included: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Inter-Canadien. For 1998, Ontario Express was also included. In the second quarter of 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. Inter-Canadien cancelled all its flights at the end of November 1999. - En 1999, quatre transporteurs aériens de niveau II sont inclus: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Inter-Canadien. En 1998, Ontario Express était également inclus. À partir du deuxième trimestre de 1999, Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova. Inter-Canadien a annulé tous ses vols à la fin de novembre 1999.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.6
Distribution of Domestic Passengers by Fare
Type Group for Selected Cities - Canadian Air
Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1999

Tableau 6.6
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe
tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1999

City of enplanement ²	Passengers			Fare type group - Groupe tarifaire									
	Passagers			First class	Business class		Economy		Discounted		Other		
Ville d'embarquement ²	Passagers			Première classe	Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1998	1999	Change Variation	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
	No. - Nbre (⁰⁰⁰)		%					%					
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	1 444	1 237	-14.4	**	--*	2.5	2.0	6.8	3.4	90.2	93.6	0.5	0.9
Edmonton	481	387	-19.5	**	**	1.8	1.5	12.5	8.0	85.2	89.7	0.4	0.8*
Halifax	169	212	25.4	-	-	1.8	1.0	6.9	7.2	90.9	90.9	0.5*	0.9*
Montréal	1 305	1 299	-0.5	**	**	3.8	3.0	6.7	5.9	88.9	89.0	0.5	2.1*
Ottawa	699	669	-4.3	**	**	4.9	3.9	7.4	6.3	87.1	88.0	0.5*	1.9*
Regina	163	129	-20.8	**	**	2.9	1.7	12.9	4.3	83.5	93.1	0.7*	0.9
Saskatoon	168	148	-12.0	**	**	2.6	1.5	10.3	3.2	86.4	94.3	0.6*	1.1
Toronto	2 194	1 982	-9.7	--*	--*	3.8	3.4	6.3	5.5	89.4	90.3	0.4	0.8
Vancouver	1 477	1 384	-6.3	**	--*	2.2	1.8	8.1	5.6	89.2	91.8	0.5	0.7
Winnipeg	143	99	-30.6	-	**	2.2*	1.4	25.2	12.3	71.9	85.7	0.7*	0.6*
Total	8 244	7 546	-8.5	--	--	3.1	2.6	7.8	5.5	88.6	90.7	0.5	1.1
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	786	791	0.6	--*	--*	6.2	5.8	9.3	6.1	83.9	85.8	0.6*	2.3*
Edmonton	696	628	-9.7	**	**	3.5	3.7	7.4	5.7	88.6	88.8	0.4*	1.8
Halifax	684	760	11.1	**	**	3.8	3.2	8.4	8.2	87.3	86.5	0.5*	2.0
Montréal	338	356	5.3	**	**	4.0	3.9	6.5	6.2	88.8	88.0	0.7*	1.8
Ottawa	324	342	5.8	**	**	5.1	4.6	9.3	8.0	85.1	86.0	0.5*	1.4*
Regina	93	81	-12.6	-	-	3.5	2.7	9.5	8.0	86.6	87.9	0.3*	1.4*
Saskatoon	98	89	-8.8	-	-	3.5	2.9	8.1	7.1	87.9	88.1	**	1.9*
Toronto	2 637	2 531	-4.0	--*	--*	5.0	4.8	9.6	8.8	84.7	84.3	0.6*	2.1
Vancouver	1 497	1 474	-1.5	**	--*	5.2	4.9	5.6	4.0	88.7	89.0	0.6*	2.1
Winnipeg	709	654	-7.8	**	**	3.9	3.3	13.1	8.5	82.4	86.4	0.6*	1.8
Total	7 861	7 707	-2.0	--*	--	4.7	4.5	8.7	7.1	86.0	86.4	0.6	2.0
Total Domestic - Total Intérieur													
Calgary	2 231	2 027	-9.1	--*	--*	3.8	3.5	7.7	4.5	88.0	90.6	0.5	1.5
Edmonton	1 177	1 015	-13.7	**	--*	2.8	2.9	9.5	6.5	87.2	89.2	0.4	1.4
Halifax	853	972	14.0	**	**	3.4	2.8	8.1	8.0	88.0	87.5	0.5	1.8
Montréal	1 643	1 655	0.7	**	--*	3.8	3.2	6.7	6.0	88.9	88.8	0.6	2.0
Ottawa	1 023	1 012	-1.1	**	--*	5.0	4.1	8.0	6.9	86.5	87.3	0.5*	1.7*
Regina	255	210	-17.8	**	**	3.1	2.1	11.7	5.7	84.7	91.1	0.5*	1.1
Saskatoon	266	237	-10.8	**	**	3.0	2.0	9.5	4.7	86.9	91.9	0.6*	1.4*
Toronto	4 831	4 513	-6.6	--*	--*	4.5	4.2	8.1	7.3	86.9	86.9	0.5	1.5
Vancouver	2 974	2 859	-3.9	--*	--*	3.7	3.4	6.8	4.8	89.0	90.4	0.5	1.4
Winnipeg	852	753	-11.6	**	**	3.6	3.0	15.2	9.0	80.6	86.3	0.6*	1.7
Total	16 105	15 253	-5.3	--	--	3.9	3.5	8.2	6.3	87.3	88.6	0.5	1.6

¹ For 1999, four Level II air carriers are included: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Inter-Canadien. For 1998, Ontario Express was also included. In the second quarter of 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. Inter-Canadien cancelled all its flights at the end of November 1999. - En 1999, quatre transporteurs aériens de niveau II sont inclus: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Inter-Canadien. En 1998, Ontario Express était également inclus. À partir du deuxième trimestre de 1999, Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova. Inter-Canadien a annulé tous ses vols à la fin de novembre 1999.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. - Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.7
Average Domestic Fares by Fare Type Group for
Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹
- Scheduled Services, 1999

Tableau 6.7
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour
des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 1999

City of enplanement ²	Fare type group - Groupe tarifaire											
	Total		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Ville d'embarquement ²		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation
	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	\$ %	
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier < 800 km)												
Calgary	117.60	11.7	**	...	377.20	26.4	264.10	20.6	107.10	17.1	60.30	-9.8
Edmonton	119.10	12.8	**	...	233.70	10.5	248.80	17.5	105.90	20.4	75.90*	32.1
Halifax	138.40	6.6	-	...	344.30	20.9	305.10	31.7	123.60	3.6	76.30*	-25.0
Montréal	182.50	6.5	**	...	364.00	18.0	294.00	16.8	171.70	7.3	57.80*	-27.0
Ottawa	176.80	8.2	**	...	341.00	19.3	279.00	14.1	164.60	9.5	65.20*	0.3
Regina	141.50	6.8	**	...	409.70	13.4	345.70	10.3	127.60	31.3	81.30	11.0
Saskatoon	127.50	3.2	**	...	423.30	21.9	334.30	5.3	115.70	23.5	138.20*	41.7
Toronto	178.30	10.5	**	...	360.50	19.5	308.80	18.8	164.60	10.5	64.60	-7.3
Vancouver	116.80	7.2	**	...	401.00	27.6	247.40	12.1	103.70	10.2	54.30	-18.9
Winnipeg	182.00	2.4	**	...	434.70	3.9	383.30	7.6	149.20	37.1	137.80*	35.6
Total	151.90	9.3	**	...	363.70	20.4	285.50	15.2	138.80	11.9	63.50	-11.3
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	317.30	1.8	**	...	1 000.00	5.7	926.00	27.0	234.80	6.7	58.30*	-41.0
Edmonton	240.60	9.2	**	...	772.80	8.5	770.70	21.1	187.80	13.1	81.20*	-40.1
Halifax	237.70	11.5	**	...	644.10	12.2	547.50	16.0	196.90	13.7	75.50	-25.5
Montréal	307.40	8.0	**	...	1 118.90	10.9	829.30	13.0	238.60	8.6	112.30	-36.0
Ottawa	332.60	7.6	**	...	1 010.00	7.0	831.80	13.7	253.70	12.4	101.80*	-44.2
Regina	252.60	9.0	-	...	947.50*	24.5	722.80	13.4	190.70	15.0	136.10*	-18.3
Saskatoon	250.80	10.4	-	...	891.30	16.1	738.00	13.3	193.10	15.7	138.70*	14.8
Toronto	296.10	6.7	**	...	957.40	6.9	727.90	13.4	219.00	9.3	52.10	-55.8
Vancouver	288.00	4.7	**	...	1 042.40	6.8	915.40	25.1	223.90	8.6	55.40*	-54.4
Winnipeg	226.70	2.4	**	...	734.10	13.0	628.70	17.9	171.00	12.1	76.90	-31.2
Total	281.70	6.2	**	...	940.40	8.0	747.00	16.8	214.60	10.1	65.50	-46.2
Total Domestic - Total Intérieur												
Calgary	195.50	9.8	**	...	779.10	16.6	615.30	40.9	154.30	14.5	59.10	-25.3
Edmonton	194.30	12.0	**	...	663.40	13.9	528.50	29.8	156.40	15.9	80.10	-23.1
Halifax	216.00	9.8	**	...	619.70	13.9	499.90	15.8	180.20	11.1	75.60	-25.5
Montréal	209.40	7.5	**	...	560.30	22.1	413.50	18.7	186.00	7.9	68.60	-33.2
Ottawa	229.50	9.5	**	...	593.50	18.5	496.80	17.6	194.30	11.8	75.60*	-25.5
Regina	184.30	9.4	**	...	673.00	27.9	549.10	34.2	151.00	23.2	109.30	16.1
Saskatoon	173.80	7.6	**	...	675.40	27.1	565.70	34.0	143.50	18.8	138.50*	32.5
Toronto	244.40	8.7	**	...	745.60	12.1	589.80	16.2	194.20	10.1	55.00	-44.8
Vancouver	205.10	6.5	**	...	878.40	12.0	533.50	23.8	164.80	9.6	55.10	-42.7
Winnipeg	220.80	3.1	**	...	716.00	14.4	584.50	20.8	168.10	15.2	79.80	-27.3
Total	217.50	8.4	**	...	730.70	14.6	546.60	21.6	176.20	11.4	64.80	-33.7

¹ For 1999, four Level II air carriers are included: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Inter-Canadien. For 1998, Ontario Express was also included. In the second quarter of 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. Inter-Canadien cancelled all its flights at the end of November 1999. - En 1999, quatre transporteurs aériens de niveau II sont inclus: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Inter-Canadien. En 1998, Ontario Express était également inclus. À partir du deuxième trimestre de 1999, Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova. Inter-Canadien a annulé tous ses vols à la fin de novembre 1999.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. - Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.8
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by
Hub Category and Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1999

Tableau 6.8
Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur,
selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire
- Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ -
Services réguliers, 1999

Hub category	Fare type group - Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Catégorie de villes-pivots	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation	1999	Change 99/98 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large / Grand-grand	11.5	2.8	**	...	36.1	3.5	32.2	17.7	8.9	6.7	1.8	-59.0
Large-Medium / Grand-moyen	17.9	3.8	**	...	46.5	8.5	41.6	14.4	15.1	6.5	4.4	-41.5
Large-Small / Grand-petit	19.1	7.3	**	...	52.1	10.9	47.4	10.2	15.2	11.5	6.5	-37.5
Medium-Medium / Moyen-moyen	20.4	17.7	**	...	56.6	18.6	46.1	18.3	16.6	22.0	13.2	-1.7
Medium-Small / Moyen-petit	28.6	11.1	**	...	67.4	9.0	66.1	10.6	24.2	22.7	17.2	9.3
Small-Small / Petit-petit	29.4	-7.7	-	...	**	...	57.5*	10.0	23.4	-10.7	**	...

¹ For 1999, four Level II air carriers are included: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Inter-Canadien. For 1998, Ontario Express was also included. In the second quarter of 1999, Air Alliance and Air Nova were amalgamated under the company name of Air Nova. Inter-Canadien cancelled all its flights at the end of November 1999. - En 1999, quatre transporteurs aériens de niveau II sont inclus: Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Inter-Canadien. En 1998, Ontario Express était également inclus. À partir du deuxième trimestre de 1999, Air Alliance et Air Nova ont été fusionnés sous la bannière de Air Nova. Inter-Canadien a annulé tous ses vols à la fin de novembre 1999.

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

**Part III
CIVIL AVIATION**

**Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS**

**Table 7.1
Itinerant Aircraft Movements at NAV CANADA
Towered Airports, by Type of Movement, 1999**

**Partie III
AVIATION CIVILE**

**Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS**

**Tableau 7.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon le genre
de mouvement, 1999**

Type of movement ¹ Genre de mouvement ¹	1998	1999	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 942 187	2 983 921	1.4
Transborder - Transfrontalier	490 939	497 767	1.4
International - International	75 796	79 080	4.3
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total Commercial - Total commerciaux	2 936 747	2 981 979	1.5
Private - Privés	465 005	481 947	3.6
Government - Officiels	107 170	96 842	-9.6
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	2 164 254	2 192 517	1.3
Visual flights - Vols à vue	1 344 668	1 368 251	1.8
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	1 105 941	1 099 935	-0.5
Turboprop - Turbopropulseurs	991 033	982 880	-0.8
Piston - À pistons	1 233 059	1 300 249	5.4
Helicopter - Hélicoptères	169 649	169 914	0.2
Other - Autres	9 240	7 790	-15.7
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 671 540	1 680 326	0.5
5 671 - 136 000 kg	1 711 192	1 754 490	2.5
136 001 kg or more - 136 001 kg ou plus	126 190	125 952	-0.2
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 508 922	3 560 768	1.5

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2
Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered
Airports, by Class of Operation, 1999

Tableau 7.2
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe
de vol, 1999

Rank 1999	Rank 1998	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1999	Rang 1998	Aéroport	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation	1999	Change 1999/1998 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl ON	424 846	0.9	424 846	1.0	-	-100.0
2	2	Vancouver Intl BC	369 126	0.1	369 126	0.1	-	...
3	3	Calgary Intl AB	264 085	2.4	253 761	3.2	10 324	-12.9
4	5	Montréal/Dorval Intl QC	221 282	5.8	221 282	5.8	-	...
5	4	Boundary Bay BC	206 177	-3.0	71 293	-1.3	134 884	-3.9
6	7	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	186 770	2.7	141 780	4.2	44 990	-1.8
7	8	Montréal/St-Hubert QC	184 089	7.6	90 360	5.4	93 729	9.8
8	6	Victoria Intl BC	179 969	-1.8	108 333	-6.9	71 636	7.1
9	9	Toronto/Buttonville Municipal ON	163 900	-3.7	83 263	2.8	80 637	-9.7
10	13	Calgary/Springbank AB	159 957	14.9	55 601	25.2	104 356	10.1
11	10	Winnipeg Intl MB	156 527	4.2	135 215	6.6	21 312	-8.8
12	11	Toronto City Centre ON	150 454	1.5	68 951	2.2	81 503	0.9
13	14	Abbotsford BC	143 720	6.6	61 071	4.2	82 649	8.5
14	16	Québec/Jean Lesage Intl QC	142 631	8.4	102 470	9.2	40 161	6.4
15	15	Waterloo Regional ON	139 647	5.5	55 261	10.1	84 386	2.7
16	12	Halifax Intl NS	139 468	-5.5	103 408	-1.2	36 060	-15.8
17	17	London ON	136 924	16.2	72 823	8.4	64 101	26.7
18	20	Winnipeg/St. Andrews MB	120 806	13.3	29 682	9.7	91 124	14.6
19	18	Edmonton Intl AB	110 590	-3.6	105 204	-4.5	5 386	18.3
20	21	Moncton NB	103 507	5.1	63 274	10.9	40 233	-2.9
21	19	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	101 556	-7.8	66 552	-1.7	35 004	-17.6
22	24	Hamilton ON	99 457	5.5	50 672	3.5	48 785	7.6
23	25	Thunder Bay ON	94 299	7.0	53 036	3.1	41 263	12.6
24	22	Langley BC	93 728	-4.3	30 239	-8.9	63 489	-1.9
25	23	Kelowna BC	92 560	-2.6	55 704	-2.2	36 856	-3.2
26	26	Edmonton City Centre AB	91 397	8.2	80 163	7.9	11 234	10.2
27	28	Pitt Meadows BC	89 275	11.2	34 288	2.0	54 987	17.7
28	29	Edmonton/Villeneuve AB	88 435	10.6	19 170	13.3	69 265	9.9
29	27	Oshawa ON	80 275	-4.1	39 979	-3.8	40 296	-4.5
30	30	Regina SK	71 153	-4.7	48 334	-2.9	22 819	-8.2
31	31	St John's NF	70 891	-4.7	50 805	3.9	20 086	-21.3
32	32	Chicoutimi/St-Honoré QC	70 198	-2.0	26 216	-3.2	43 982	-1.3
33	37	Gander Intl NF	68 260	11.6	41 408	4.4	26 852	24.8
34	38	Windsor ON	61 938	3.2	35 371	3.1	26 567	3.4
35	34	Sudbury ON	61 877	-4.3	37 582	2.6	24 295	-13.3
36	33	Prince George BC	58 960	-9.5	38 067	-7.8	20 893	-12.3
37	36	Vancouver Harbour BC	58 111	-7.8	54 017	1.2	4 094	-57.5
38	35	Sault Ste. Marie ON	58 068	-8.1	31 954	-3.8	26 114	-12.8
39	39	Yellowknife NT	52 323	-5.9	33 003	-3.0	19 320	-10.4
40	40	Montréal/Mirabel Intl QC	49 189	2.5	41 160	-1.0	8 029	25.0
41	41	St-Jean QC	44 976	-0.8	27 681	-9.7	17 295	17.8
42	44	Sept-Îles QC	33 208	5.6	29 210	5.1	3 998	9.7
43	43	Whitehorse YT	28 710	-10.9	19 153	-10.2	9 557	-12.3
Total top (25)			4 186 075	2.5	2 873 207	2.5	1 312 868	2.5
Total (43)			5 323 319	1.9	3 560 768	2.1	1 762 551	1.6

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES
Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1999

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1998	1999	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	20 830	20 768	-0.3
Helicopters - Hélicoptères	1 676	1 711	2.1
Gliders - Planeurs	592	596	0.7
Balloons - Aérostats	438	442	0.9
Gyroplanes - Autogires	173	181	4.6
Airships - Dirigeables	2	2	-
Ultra-light - Ultra-léger	4 305	4 346	1.0
Total	28 016	28 046	0.1

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1999
Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1999

	1998	1999	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	28 215	28 259	0.2
Commercial - Professionnel	12 051	12 399	2.9
Airline transport - De ligne	11 297	11 555	2.3
Sub-total - Sous-total	51 563	52 213	1.3
Glider - Planeur	5 922	5 969	0.8
Gyroplane - Autogire	22	25	13.6
Free balloon - Ballon libre	265	266	0.4
Ultra-light Pilot - Pilote d'ultra-léger	2 634	2 600	-1.3
Recreational Pilot - Pilote de loisir	835	1 019	22.0
Total	61 241	62 092	1.4

Figures are as of December 31 of each year. - Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada - Summary of Personnel Licences. - Transports Canada - Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. The data on civil aviation in this publication can be broken down according to the North American Industrial Classification System (NAICS) definitions. These can be made available upon request from the Aviation Statistics Centre on a cost recovery basis. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the Canadian Transportation Agency. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Les données sur l'aviation civile paraissant dans cette publication peuvent être ventilées selon les définitions du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Ces données peuvent être offertes sur demande auprès du Centre des statistiques de l'aviation moyennant un recouvrement des coûts. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de son niveau.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées pas les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Forms

Formulaires d'enquête

Level	Scheduled Services	Charter Services	Balance Sheet	Income Statement	Fleet Report
Niveau	Services réguliers	Services d'affrètement	Bilan	État Revenu et dépenses	Rapport du parc aérien
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Annually/ Annuel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Annually/ Annuel
III	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
IV	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- 1) the international System Units (SI), and
- 2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- 1) le Système international d'unités (SI), et
- 2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level IA carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the monthly aviation service bulletin, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in the aviation service bulletin.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau IA, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans le bulletin de service mensuel de l'aviation, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **Aviation civile canadienne**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans le bulletin de service de l'aviation.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes- passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
- (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.
- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (613) 951-0125.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613) 951-0146.

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as benchmark, intra and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.8, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1999 figures is the following:

Large hubs:	Calgary, Toronto and Vancouver.
Medium hubs:	Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria and Winnipeg.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.8, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10,0 % ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2,0 % à 10,0 % (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0,5 % à 2,0 % (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1999 est la suivante:

Grandes villes-pivots:	Calgary, Toronto et Vancouver.
Moyennes villes-pivots:	Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria et Winnipeg.

Small hubs: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's and Thunder Bay.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (613) 951-0071.

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by NAV CANADA air traffic control units at NAV CANADA control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

This data base also includes Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between Greenwich Mean Time and Local Time is allocated.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's et Thunder Bay.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613) 951-0146.

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de NAV CANADA et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emménagement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Cette base de données renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by Aviation Statistics Centre editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (613) 951-0141.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613) 951-0141.

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1998 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1998 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1998 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1999 are shown in the following table with comparative 1998 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1998 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1998 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1998.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1999 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1998 sont également présentées.

	1998	1999	Change Variation %	
Level IA	2	2	-	Niveau IA
Level IB-II	26	28	7.7	Niveau IB-II
Level III	71	69	-2.8	Niveau III
Level IV	128	125	-2.3	Niveau IV
Total	227	224	-1.3	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1999 are as follows: Level IB-II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- d) Estimates for non-response totaled 2.5% in 1999.
- e) In 1988, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 224 carriers in 1999, 123 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 88.1% of all revenues reported.
- f) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given year.
- g) Beginning in 1995, operational data for Canadian Airlines International Ltd. include frequent flyer redemptions. Air Canada's started including frequent flyer redemptions with their 1998 data.

- c) Pour l'année 1999, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau IB-II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 2.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 2,5 % en 1999.
- e) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 224 transporteurs en 1999, 123 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 88,1 % de toutes les recettes générées.
- f) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5 % du revenu net pour chaque année.
- g) Depuis 1995, les statistiques d'exploitation pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points. Les données pour Air Canada comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points depuis l'année 1998.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level IA. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 5,000,000 revenue passengers.

Level IB. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or more, but fewer than 5,000,000 revenue passengers, or at least 200,000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$500,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$500,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expenses. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau IA. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins cinq millions de passagers payants.

Niveau IB. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un million de passagers payants ou plus, et de moins de 5 000 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 200 000.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000\$ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500 000\$ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25 % du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. Fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. Fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. Fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages :

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles; l'indice des prix à la consommation.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title	\$	Titre
50-002-XIB Surface and Marine Transport - Service Bulletin, O., Bil.		Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, H.S., Bil.
51-004-XIB Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, O., Bil.		Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, H.S., Bil.
51-203-XIB Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Bil.	31.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., Bil.
51-204-XIE Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., English and French editions.	32.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Éditions française et anglaise.
51-204-XIF		
51-205-XIB Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206-XIB Canadian Civil Aviation, A., Bil.	31.00	Aviation civile canadienne, A., Bil
51-207-XIB Air Charter Statistics. A., Bil.	31.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
52-001-XPB Railway Carloadings, M., Bil.	77.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-216-XIB Rail In Canada, A., Bil.	39.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XIB Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	30.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218-XIB Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	21.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil
53-219-XIB Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	21.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XIB Trucking in Canada, A., Bil.	39.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XIB Shipping in Canada, A., Bil.	39.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.
All Prices exclude sales tax		Les prix n'incluent pas la taxe de vente
A. - Annual M. - Monthly O. - Occasional Bil. - Bilingual		A. - Annuel M. - Mensuel H.S. - Hors série Bil. - Bilingue
XIB = Electronic copy XIE = English copy XIF = French copy		XIB = Copie électronique XIE = Copie anglaise XIF = Copie française
A Print-on-Demand copy is also available at a different price.		Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent.
To order a publication please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584 or by Internet www.statcan.ca .		Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584 ou par Internet www.statcan.ca .
Last updated: April 2000		Dernière révision: Avril 2000

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Gord Baldwin, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, Room 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6
Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009

Bruce Meyer, Assistant Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, Room 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6
Telephone: (613) 951-3551
Facsimile: (613) 951-0009

John Ross
Chief
Trucking Section
Telephone: (613) 951-1922
Facsimile: (613) 951-0009

Doug O'Keefe
Chief
Multimodal Transport Section
Telephone: (613) 951-0291
Facsimile: (613) 951-0009

Robert Masse
Acting Chief
Aviation Statistics Centre
Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0010

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its client in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service, which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing partnership between Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Gord Baldwin, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6
Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009

Bruce Meyer, Directeur adjoint
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6
Téléphone: (613) 951-3551
Télécopieur: (613) 951-0009

John Ross
Chef
Section de camionnage
Téléphone: (613) 951-1922
Télécopieur: (613) 951-0009

Doug O'Keefe
Chef
Section des transports multimodaux
Téléphone: (613) 951-0291
Télécopieur: (613) 951-0009

Robert Masse
Chef intérimaire
Centre des statistiques de l'aviation
Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0010

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.

Note de reconnaissance

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