



Canadian Civil Aviation



Aviation civile canadienne

2000 revised

2000 révisé

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, K1A0T6 (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 website.

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
Website	www.statcan.ca

Ordering information

This product, catalogue no. 51-206-XIB, is published (annually) in electronic format at a price of CAN\$31.00 To obtain a single issue, visit our website at www.statcan.ca, and select Our Products and Services.

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

Le produit n° 51-206-XIB au catalogue est publié (annuellement) sous format électronique au prix de 31 \$CAN l'exemplaire. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

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

2000

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

Aviation civile canadienne

2000

Published by authority of the Minister responsible for
Statistics Canada

© Minister of Industry, 2005

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.

March 2005

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 and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Publication autorisée par le ministre responsable de
Statistique Canada

© Ministre de l'industrie, 2005

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.

Mars 2005

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 et les administrations canadiennes. 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:

.	not available for any reference period
..	not available for a specific reference period
...	not applicable
0	true zero or a value rounded to zero
0 ^s	value rounded to 0 (zero) where there is a meaningful distinction between true zero and the value that was rounded
P	preliminary
r	revised
x	suppressed to meet the confidentiality requirements of the Statistics Act
E	use with caution
F	too unreliable to be published

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, Bruce Meyer, Assistant Director 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, Yukman Cheung 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	Douglas Ryan

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
Marie-Paule Devost	

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

Signes conventionnels

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

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0 ^s	valeur arrondie à 0 (zéro) où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
P	provisoire
r	rectifié
x	confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique
E	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié

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, de Bruce Meyer, directeur adjoint 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, Yukman Cheung 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	Douglas Ryan

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

Diane Denis	Sylvie Moreau
Marie-Paule Devost	

Nous remercions de sa précieuse collaboration Alain Poirier, pour le traitement de texte.

Table of Contents

	Page
Highlights	v
Introduction	vii
Section 1 The year in review	
Table 1.1 Ratios - Canadian air carriers, Level IA, 2000	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, Levels I-IV	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-III	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-III	11
Table 3.4 Income statement by province of domicile - Canadian air carriers, Levels IB-IV	12
Table 3.5 Passenger and goods revenue, by sector, by province and territory - Canadian air carriers, Levels I-IV	17
Table 3.6 Balance sheet - Canadian air carriers, Levels I-IV	18
Table 3.7 Balance sheet - Canadian air carriers, Level IA	19
Table 3.8 Direct flying expenses - Canadian air carriers, Levels I and II	20
Section 4 Employment and fuel data	
Table 4.1 Employment and fuel consumption - Canadian air carriers, Levels I-III and Level IV	21

Table des matières

	Page
Faits saillants	v
Introduction	vii
Section 1 Revue de l'année	
Tableau 1.1 Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 2000	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 des niveaux I-IV	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-III	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-III	11
Tableau 3.4 État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	12
Tableau 3.5 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	17
Tableau 3.6 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18
Tableau 3.7 Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	19
Tableau 3.8 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	20
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	21

Table of Contents

	Page
Table 4.2 Salaries and wages paid, by sector, by province and territory - Canadian air carriers, Levels I-IV	22
Part II Fare basis	
Section 5 Fare basis data	
Table 5.1 Air fare indexes, by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I - Scheduled services, 1997-2000	28
Table 5.2 Average fares by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I - Scheduled services	28
Table 5.3 Distribution of passengers by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I - scheduled services	29
Table 5.4 Distribution of passenger-kilometres by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I - scheduled services	29
Table 5.5 Distribution of domestic passengers by province and territory, by fare type group - Canadian air carriers, Level I - scheduled services	30
Table 5.6 Distribution of domestic passengers by fare type group for selected cities - Canadian air carriers, Level I - scheduled services	31
Table 5.7 Average domestic fares by fare type group for selected cities - Canadian air carriers, Level I - scheduled services	32
Table 5.8 Revenue per domestic passenger-kilometre, by hub category and fare type group - Canadian air carriers, Level I - scheduled services	33
Part III Civil aviation	
Section 6 Aircraft movements	
Table 6.1 Itinerant aircraft movements at NAV CANADA towered airports, by type of movement, 2000	34
Table 6.2 Total aircraft movements at NAV CANADA towered airports, by class of operation, 2000	35

Table des matières

	Page
Tableau 4.2 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	22
Partie II Base tarifaire	
Section 5 Données sur la base tarifaire	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1997-2000	28
Tableau 5.2 Tarifs moyens selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	28
Tableau 5.3 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	29
Tableau 5.4 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	29
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	30
Tableau 5.6 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	31
Tableau 5.7 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	32
Tableau 5.8 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	33
Partie III Aviation civile	
Section 6 Mouvements d'aéronefs	
Tableau 6.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon le genre de mouvement, 2000	34
Tableau 6.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe de vol, 2000	35

Table of Contents

	Page
Section 7 Aircraft registered and pilot licences	
Table 7.1 Summary of Canadian civil aircraft register, by type of aircraft	36
Table 7.2 Pilot licences in force in Canada	36
Notes to users	
Methodology and data limitations	37
Factors which may have influenced the data	44
Glossary	45
Publications available from the Transportation Division	50

Table des matières

	Page
Section 7 Aéronefs immatriculés et licences de pilotes	
Tableau 7.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	36
Tableau 7.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	36
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	37
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	44
Glossaire	47
Publications disponibles à la Division des transports	50

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



Highlights

Operating statistics

- Canadian air carriers reported 47 million enplaned passengers in 2000, virtually the same number as in 1999. Total passenger revenue (viewed in constant dollars) rose by four per cent in 2000. In each of the last five years, this figure has risen by seven or eight per cent.
- Growth in enplaned passengers was restricted to the transborder (6%) and other international (4%) markets. Although the number of enplaned passengers in the domestic market did not increase in 2000, domestic passenger-kilometres grew by 3%.
- 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 for the third consecutive year in 2000. Of the total domestic operations of these competitors and the families, the competitors accounted for 19% of domestic operations, which is up from 15% in 1999.

Financial statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic loss (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$231 million in 2000. For the last five years, the industry has alternated between incomes and losses. The cumulative basic loss of these carriers since de-regulation in 1988 now stands at just under \$1.9 billion. The net loss for Canadian air carriers in 2000 was \$84 million.
- Air Canada reported a decrease of \$420 million in their basic performance in 2000, and their net performance went from a profit of \$214 million in 1999 to a loss of \$82 million in 2000. Canadian Airlines International reported a net loss of \$71 million in 2000, down from the \$230 million loss in 1999. The rest of the industry reported a net income of \$70 million in 2000. These non-major carriers have been reporting increasing profits during most of the last decade. They have not reported a net loss since 1992.
- Seasonally adjusted quarterly data for basic income reported by Canadian air carriers shows that there was a dramatic downturn in the fourth quarter of 2000. This was due to the performance of the two major air carriers, as Air Canada wound down the operations of Canadian Airlines International. (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.)

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré 47 millions de passagers embarqués en 2000, soit à peu près le même nombre qu'en 1999. Le total des recettes au titre des passagers (en dollars constants) a progressé de 4 % en 2000. Ce chiffre a augmenté de 7 % ou 8 % chaque année depuis cinq ans.
- L'augmentation du nombre de passagers embarqués se limite au secteur transfrontalier (6 %) et aux autres marchés internationaux (4 %). Bien que le nombre de passagers embarqués sur le marché intérieur n'ait pas augmenté en 2000, le nombre de passagers-kilomètres a connu une croissance de 3 %.
- En 2000, 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 pour une troisième année consécutive. Les concurrents ont effectué 19 % du total des activités au pays (les leurs et celles des familles réunies), comparativement à 15 % en 1999.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens de niveaux I, II et III ont accusé une perte directe (revenu d'exploitation associé aux revenus d'intérêts et aux intérêts versés) de 231 millions de dollars en 2000. Depuis les cinq dernières années, le secteur d'activité alterne entre revenus et pertes. La perte directe cumulative de ces transporteurs depuis la déréglementation de 1988 est maintenant tout juste sous les 1,9 milliard de dollars. La perte nette des transporteurs aériens canadiens en 2000 a été de 84 millions de dollars.
- Air Canada a déclaré une diminution de 420 millions de dollars de son revenu direct en 2000 et ses résultats nets sont passés d'un bénéfice de 214 millions de dollars en 1999 à une perte de 82 millions de dollars en 2000. Les Lignes aériennes Canadien International ont déclaré une perte nette de 71 millions de dollars en 2000, soit une baisse par rapport à la perte de 230 millions de dollars subie en 1999. Les autres transporteurs ont fait état d'un revenu net de 70 millions de dollars en 2000. Les bénéficiaires des petits transporteurs ont augmenté constamment pendant la dernière décennie. Ces transporteurs n'ont pas déclaré de perte nette depuis 1992.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées sur le revenu direct déclaré par les transporteurs aériens canadiens traduisent un ralentissement spectaculaire au quatrième trimestre de 2000. Ce ralentissement est dû au rendement des deux principaux transporteurs aériens, Air Canada ayant mis fin aux activités des Lignes aériennes Canadien International. (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.)

Fare basis data

- In 2000, the all-fare index (1992 = 100) for domestic scheduled services operated by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers increased for a fourth consecutive year to reach a record level of 163, up 13% from 1999 and up 49% from 1996. The all-fare index for international (including Canada-United States) scheduled services posted a rise of 8% from 1999, to a record high of 134. This was a fourth consecutive annual increase. Between 1996 and 2000, the international all-fare index advanced at a slower pace (+26%) than the domestic all-fare index.
- In 2000, the average one-way fare paid by passengers on domestic scheduled services operated by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers was a record \$224, up 7% from the previous record of \$209 in 1999. This was the fourth consecutive annual increase in the domestic sector. The average fare paid by international passengers was \$359 in 2000, down 3% from 1999 and 6% below the record average international fare of \$382 in 1994. This was the first annual decrease in the international sector in the past four years.
- In 2000, a record 92% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 90% of scheduled passengers travelled on discount fares, up 2 percentage points from 88% in 1999. For international markets, a record 95% of scheduled passengers flew on discount fares, up 5 percentage points from 90% in 1999.
- The increase in the use of discount fares in the domestic sector in 2000 was widespread among the provinces, six of them posting increased percentages of discount passengers. The largest increases were recorded in Quebec (+7 percentage points) and in Nova Scotia (+6 percentage points). Saskatchewan posted the largest drop (-3 percentage points).
- In 2000, the ten major Canadian cities set new record highs in average domestic air fares. The previous record highs had been set in 1994 for the cities of Calgary (+4% from 1994 to 2000), Regina (+2%), Saskatoon (+4%) and Vancouver (+1%). In the other cities (Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto and Winnipeg), the previous records had been set in 1999. From 1999 to 2000, the increases ranged from 0.1% in Winnipeg to 13% in Montréal. When compared to 1994, the average domestic air fares in the four eastern cities jumped by over 20%. In 2000, the four eastern cities had average air fare above the national average (\$224), while the six western cities had average air fare below the national average.

Données sur la base tarifaire

- En 2000, l'indice des tarifs aériens (1992 = 100) pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II a augmenté pour une quatrième année consécutive pour atteindre le niveau sans précédent de 163, en hausse de 13 % par rapport à 1999 et de 49 % par rapport à 1996. L'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services internationaux (y compris entre le Canada et les États-Unis) réguliers a affiché une hausse de 8 % par rapport à 1999, pour atteindre le niveau inégalé de 134. Il s'agit d'une quatrième hausse annuelle consécutive. Entre 1996 et 2000, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services internationaux a progressé à un rythme plus lent (+26 %) que celui pour les services intérieurs.
- En 2000, le tarif moyen simple payé par les passagers pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II a atteint un sommet (224 \$), en hausse de 7 % par rapport au sommet antérieur de 209 \$ enregistré en 1999. Il s'agit d'une quatrième hausse annuelle consécutive dans le secteur intérieur. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'est établi à 359 \$ en 2000, en baisse de 3 % par rapport à 1999 et de 6 % comparativement au tarif moyen international record observé en 1994 (382 \$). Il s'agit d'une première baisse annuelle dans le secteur international au cours des quatre dernières années.
- En 2000, 92 % de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits, soit un niveau record. Dans les marchés intérieurs, la proportion de passagers des vols réguliers qui se sont prévalus de tarifs réduits a atteint un sommet (90 %), en hausse de 2 points de pourcentage par rapport à la proportion enregistrée en 1999 (88 %). Pour les marchés internationaux, 95 % des passagers des vols réguliers ont voyagé à prix réduit, soit un niveau record. Il s'agit d'une augmentation de 5 points de pourcentage par rapport à la proportion enregistrée en 1999 (90 %).
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur en 2000 était répandue parmi les provinces, six de celles-ci ayant affiché des hausses dans les pourcentages de passagers voyageant à tarifs réduits. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (+7 points de pourcentage) et en Nouvelle-Écosse (+6 points de pourcentage). La baisse la plus marquée a été enregistrée en Saskatchewan (-3 points de pourcentage).
- En 2000, les dix principales villes canadiennes ont atteint de nouveaux sommets au titre des tarifs aériens moyens intérieurs. Les niveaux records antérieurs avaient été atteints en 1994 pour les villes de Calgary (+4 % de 1994 à 2000), Regina (+2 %), Saskatoon (+4 %) et Vancouver (+1 %). Dans les autres villes (Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto et Winnipeg), les records antérieurs avaient été établis en 1999. De 1999 à 2000, les hausses ont oscillé entre 0,1 % à Winnipeg et 13 % à Montréal. Comparativement à 1994, les tarifs aériens moyens intérieurs dans les quatre villes de l'Est canadien choisies (Halifax, Montréal, Ottawa et Toronto) ont connu des hausses de plus de 20 %. En 2000, dans les quatre villes de l'Est, le tarif aérien moyen était supérieur à la moyenne nationale (224 \$), alors que dans les six villes de l'Ouest, il était inférieur à la moyenne nationale.

- In 2000, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose compared to 1999 in the two largest of the hub categories and fell in all the others. The largest increase in average yield for a specific fare category was for discount fares in the hub category *large-large*, which rose by 20% to 10.6 cents per passenger-kilometre, compared to 8.9 cents per passenger-kilometre in 1999 for the same category.
- En 2000, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II pour le groupe tarifaire « tous les tarifs », dans le marché intérieur régulier, a augmenté dans les deux plus grandes catégories de villes-pivots et a subi une baisse dans toutes les autres par rapport à 1999. La hausse la plus forte du revenu moyen pour un groupe tarifaire spécifique était de 20 % pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *grand-grand*. Le revenu moyen a atteint une valeur de 10,6 cents par passager-kilomètre, comparativement à 8,9 cents par passager-kilomètre en 1999 pour la même catégorie.

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



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 and assets held.

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 section on fare basis data.

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.

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 la section ayant trait aux données sur la base tarifaire.

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 , Occasionally, Bilingual		Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service , Hors série, Bilingue	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, 2000

Section 1
Revue de l'année

Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 2000

	Total						
	1999		2000		Change		
					Variation		
						%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.107		0.116		8.4	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.304		0.324		6.6	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.895		0.976		9.1	
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	225 773		234 766		4.0	
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	103.63		98.59		...	
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	109.32		101.58		...	
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	3.69		1.64		...	
		Air Canada			Canadian		
		1999	2000	Change	1999	2000	Change
				Variation			Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.123	0.126	2.4	0.084	0.096	14.3
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.302	0.316	4.6	0.306	0.343	12.1
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	1.005	1.042	3.7	0.730	0.846	15.9
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	245 851	261 054	6.2	193 035	188 913	-2.1
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	108.89	100.71	...	94.17	93.81	...
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	112.67	104.12	...	96.36	91.38	...
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	6.72	1.98	...	-10.01	0.12	...

Table 1.2
Selected economic and demographic indicators,
2000

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
2000

		1999	2000	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	30 499.2	30 769.0	0.9
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	14 531.2	14 909.7	2.6
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	597 710.0	631 023.0	5.6
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	19 597.6	20 508.4	4.6
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	513.5	..	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	470.1	502.9	7.0
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	207.4	..	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	780.6	807.4	3.4
Average cost of air fares (Level I carriers) ³ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ³				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	209.3	223.5	6.8
- International travel - Voyages internationaux	\$	369.8	358.5	-3.1
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1992 = 100			
- All items - Ensemble		110.5	113.5	2.7
- Transportation - Transports		124.5	130.7	5.0
- Public transportation - Transport public		148.0	152.9	3.3
Travel price index - Indice des prix des voyages	1992 = 100	124.3	129.8	4.4
Air fare index (Level I carriers) ³ - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I) ³	1992 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		144.5	162.8	12.7
- International travel - Voyages internationaux		123.8	133.9	8.2
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1992 = 100			
- All industries - Toutes les industries		124.6	130.2	4.5
- Transport industry - Industrie du transport		134.8	141.6	5.0
- Air transportation - Transport aérien		120.3	122.8	2.1
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	%	12.6	12.3	...

(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 2000, two Level II air carriers (Air Nova and Air Ontario) were also included. - En 2000, deux transporteurs aériens de niveau II (Air Nova et Air Ontario) sont également inclus.

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

Part I
Commercial aviation

Section 2
Operating statistics

Table 2.1
Operating statistics - Canadian air carriers,
Levels I-IV¹, 2000

Partie I
Aviation commerciale

Section 2
Statistiques d'exploitation

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux I-IV¹, 2000

	Levels I-III			Levels I-IV ¹		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV ¹		
	1999	2000	Change Variation	1999	2000	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Number of carriers included ² - Nombre de transporteurs inclus ²	99	126	27.3	224	126	-43.8
Passengers - Passagers	46 384	46 755	0.8	46 729	46 755	0.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg 833 363	855 478	2.7	851 425	855 478	0.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	99 618 475	104 905 972	5.3	99 618 475	104 905 972	5.3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	9 961 848	10 490 597	5.3	9 961 848	10 490 597	5.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 365 251	2 328 863	-1.5	2 365 251	2 328 863	-1.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	12 327 098	12 819 460	4.0	12 327 098	12 819 460	4.0
Hours flown - Heures de vol	2 289	2 453	7.2	2 841	2 453	-13.7
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	39 693	41 762	5.2	39 758	41 762	5.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 579 510	556 534	-4.0	579 724	556 534	-4.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	77 749 216	90 198 590	16.0	77 749 216	90 198 590	16.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	7 774 922	9 019 859	16.0	7 774 922	9 019 859	16.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 100 870	2 041 618	-2.8	2 100 870	2 041 618	-2.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	9 875 791	11 061 477	12.0	9 875 791	11 061 477	12.0
Hours flown - Heures de vol	1 776	1 872	5.4	1 784	1 872	4.9
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	6 691	4 993	-25.4	6 972	4 993	-28.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 253 853	298 944	17.8	271 700	298 944	10.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	21 869 259	14 707 382	-32.7	21 869 259	14 707 382	-32.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 186 926	1 470 738	-32.7	2 186 926	1 470 738	-32.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	264 381	287 245	8.6	264 381	287 245	8.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 451 307	1 757 983	-28.3	2 451 307	1 757 983	-28.3
Hours flown: fixed wing - Heures de vol : à voilure fixe	509	569	11.7	677	569	-16.0
Hours flown: helicopters - Heures de vol : hélicoptères	4	12	229.6	380	12	-96.9
Hours flown: total - Heures de vol : total	513	581	13.2	1 057	581	-45.1

1. In this publication, there has been a consolidation of carriers into three levels for the reference year 2000. See Glossary / Factors which may have influenced the data. - Dans cette publication, les transporteurs ont été regroupés en trois niveaux pour l'année de référence 2000. Voir Glossaire / Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données.

2. Figures 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, 2000

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-III, 2000

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	2000	Change 2000/1999 Variation	2000	Change 2000/1999 Variation	2000	Change 2000/1999 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	27 006	-2.1	10 433	6.3	9 317	3.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg 520 462	2.9	100 495	7.8	234 521	0.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	32 519 898	2.8	19 729 118	12.8	52 656 957	4.3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 251 990	2.8	1 972 912	12.8	5 265 696	4.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	659 038	-0.2	190 945	-11.5	1 478 879	-0.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	3 911 028	2.3	2 163 857	10.2	6 744 575	3.1
Hours flown - Heures de vol	1 615	4.6	471	19.1	367	4.9
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	25 106	0.2	10 320	5.9	6 337	29.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg 289 564	-3.8	48 565	-17.9	218 406	-0.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	30 674 686	8.5	19 557 269	12.3	39 966 636	24.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 067 469	8.5	1 955 727	12.3	3 996 664	24.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	450 388	-3.4	139 313	-23.7	1 451 917	0.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	3 517 856	6.8	2 095 040	8.9	5 448 580	17.0
Hours flown - Heures de vol	1 147	-1.5	445	16.7	280	21.8
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	1 900	-25.0	113	58.6	2 980	-27.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg 230 899	12.9	51 930	52.4	16 115	5.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	1 845 212	-44.9	171 849	122.9	12 690 321	-31.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	184 521	-44.9	17 185	122.9	1 269 032	-31.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	208 651	7.5	51 632	56.4	26 963	-27.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	393 172	-25.7	68 817	69.0	1 295 995	-31.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol : à voilure fixe	456	21.6	26	84.1	87	-27.6
Hours flown: helicopters - Heures de vol : hélicoptères	12	229.6	0	...	0	...
Hours flown: total - Heures de vol : total	468	23.6	26	84.1	87	-27.6

Table 2.3
Operating statistics - Canadian air carriers,
Level IA, 2000

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 2000

	Total		Change Variation
	1999	2000	
	'000	'000	%
All services - Tous les services			
Passengers - Passagers	24 578	25 049	1.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg 445 728	421 441	-5.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	65 699 586	68 215 299	3.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 569 959	6 821 530	3.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 013 821	1 930 970	-4.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	8 583 779	8 752 500	2.0
Hours flown - Heures de vol	902	913	1.3
Scheduled services - Services réguliers			
Passengers - Passagers	24 268	24 786	2.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg 437 503	413 797	-5.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	65 292 642	67 938 594	4.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	91 523 691	94 315 768	3.1
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 71.3	72.0	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 529 264	6 793 859	4.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 002 664	1 921 587	-4.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	8 531 928	8 715 447	2.2
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	13 595 577	13 865 794	2.0
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 62.8	62.9	...
Hours flown - Heures de vol	889	902	1.4
Charter services - Services d'affrètement			
Passengers - Passagers	310	264	-14.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 8 224	7 644	-7.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	406 944	276 705	-32.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	40 694	27 670	-32.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	11 157	9 383	-15.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	51 851	37 053	-28.5
Hours flown: fixed wing - Heures de vol : à voilure fixe	12	11	-12.3
Hours flown: helicopters - Heures de vol : hélicoptères	0	0	...
Hours flown: total - Heures de vol : total	12	11	-12.3

Table 2.3
Operating statistics - Canadian air carriers,
Level IA, 2000 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 2000 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1999	2000	Change	1999	2000	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	16 779	17 550	4.6	7 799	7 499	-3.8
Goods carried - Marchandises transportées	292 670	301 661	3.1	153 058	119 780	-21.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	38 992 406	44 569 347	14.3	26 707 180	23 645 952	-11.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 899 241	4 456 935	14.3	2 670 718	2 364 595	-11.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 259 024	1 361 859	8.2	754 796	569 111	-24.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	5 158 265	5 818 794	12.8	3 425 514	2 933 707	-14.4
Hours flown - Heures de vol	580	616	6.1	321	297	-7.5
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	16 771	17 540	4.6	7 497	7 246	-3.4
Goods carried - Marchandises transportées	292 670	301 661	3.1	144 833	112 136	-22.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	38 973 229	44 542 822	14.3	26 319 413	23 395 772	-11.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	54 602 226	60 845 608	11.4	36 921 465	33 470 160	-9.3
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	71.4	73.2	...	71.3	69.9	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 897 323	4 454 282	14.3	2 631 941	2 339 577	-11.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 259 024	1 361 859	8.2	743 640	559 728	-24.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	5 156 347	5 816 141	12.8	3 375 581	2 899 306	-14.1
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	8 104 748	8 823 944	8.9	5 490 829	5 041 850	-8.2
Weight load factor - Coefficient de chargement	63.6	65.9	...	61.5	57.5	...
Hours flown - Heures de vol	580	615	6.1	310	287	-7.3
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	8	10	28.2	302	254	-16.0
Goods carried - Marchandises transportées	0	0	...	8 224	7 644	-7.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	19 177	26 525	38.3	387 767	250 179	-35.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 918	2 653	38.3	38 777	25 018	-35.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	0	0	...	11 157	9 383	-15.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 918	2 653	38.3	49 934	34 401	-31.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol : à voilure fixe	0	1	30.0	12	10	-13.8
Hours flown: helicopters - Heures de vol : hélicoptères	0	0	...	0	0	...
Hours flown: total - Heures de vol : total	0	1	30.0	12	10	-13.8

Table 2.4
Operating statistics - Canadian air carriers,
Levels IB-III, 2000

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux IB-III, 2000

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
	IB-II		III	
	2000	Change 2000/1999 Variation	2000	Change 2000/1999 Variation
	'000	%	'000	%
All services - Tous les services				
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	18	-35.7	107	55.1
Passengers - Passagers	19 500	-5.0	2 206	73.3
Goods carried - Marchandises transportées kg	310 874	-1.1	123 163	67.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	35 893 854	6.8	796 819	156.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 589 385	6.8	79 682	156.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	325 107	9.1	72 785	36.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 914 493	7.0	152 467	80.2
Hours flown - Heures de vol	843	-14.0	697	71.3
Scheduled services - Services réguliers				
Passengers - Passagers	15 759	6.1	1 218	114.2
Goods carried - Marchandises transportées kg	87 542	-33.8	55 195	461.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	21 796 004	76.9	463 992	235.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 179 600	76.9	46 399	235.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	97 167	4.2	22 863	365.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 276 768	71.8	69 262	269.8
Hours flown - Heures de vol	669	-8.8	301	96.4
Charter services - Services d'affrètement				
Passengers - Passagers	3 741	-34.1	988	40.3
Goods carried - Marchandises transportées kg	223 332	22.7	67 968	6.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	14 097 850	-33.8	332 827	92.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 409 785	-33.8	33 283	92.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	227 940	11.4	49 922	2.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 637 725	-29.8	83 205	26.3
Hours flown: fixed wing - Heures de vol : à voilure fixe	171	-30.1	388	53.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol : hélicoptères	4	18.5	8	...
Hours flown: total - Heures de vol : total	174	-29.5	396	56.1

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-IV¹, 2000
Section 3
Données financières
Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV¹, 2000

	1999	2000 ¹	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	10 116 368	11 303 023	11.7
- Passengers - Passagers	9 333 304	10 496 135	12.5
- Goods - Marchandises	783 064	806 888	3.0
Charter services - Services d'affrètement	2 311 106	1 800 089	-22.1
- Passengers - Passagers	1 858 575	1 482 908	-20.2
- Goods - Marchandises	452 531	317 181	-29.9
Other flying services - Autres services aériens	82 941	61 723	-25.6
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	0	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	790 426	932 620	18.0
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	13 300 841	14 097 456	6.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	149 156	123 910	-16.9
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	4 932 515	5 726 645	16.1
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	1 631 338	1 524 437	-6.6
General services and administration - Services généraux et administration	5 504 948	6 140 812	11.6
Depreciation - Dépréciation	511 530	485 909	-5.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	12 729 487	14 001 714	10.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	571 354	95 742	-83.2
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	87 184	14 414	-83.5
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	65 915	70 104	6.4
Interest expenses - Intérêts versés	384 173	397 017	3.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(21 089)	136 564	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(267 796)	(175 935)	-34.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	303 559	(80 193)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	234 822	3 367	-98.6
Net income (loss) - Revenu (perte) net	68 737	(83 560)	...

1. In this publication, there has been a consolidation of carriers into three levels for the reference year 2000. See Glossary / Factors which may have influenced the data. - Dans cette publication, les transporteurs ont été regroupés en trois niveaux pour l'année de référence 2000. Voir Glossaire / Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données.

Table 3.2
Income statement - Canadian air carriers,
Level IA, 2000

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 2000

	Total		Change Variation
	1999	2000	
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	7 624 675	8 496 387	11.4
- Passengers - Passagers	7 016 447	7 873 711	12.2
- Goods - Marchandises	608 229	622 675	2.4
Charter services - Services d'affrètement	58 198	47 288	-18.7
- Passengers - Passagers	58 198	47 288	-18.7
- Goods - Marchandises	0	0	...
Other flying services - Autres services aériens	0	0	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	0	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	554 563	639 015	15.2
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	8 237 437	9 182 690	11.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	73 578	83 439	13.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	2 819 209	3 549 512	25.9
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	690 890	660 505	-4.4
General services and administration - Services généraux et administration	4 039 090	4 697 211	16.3
Depreciation - Dépréciation	326 384	323 511	-0.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	7 949 151	9 314 178	17.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	288 286	(131 488)	...
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	77 840	(1 497)	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	58 247	61 605	5.8
Interest expenses - Intérêts versés	307 034	313 864	2.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	20 287	193 323	852.9
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(150 660)	(60 433)	-59.9
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	137 626	(191 921)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	154 254	(38 727)	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(16 628)	(153 194)	821.3

Table 3.2
Income statement - Canadian air carriers,
Level IA, 2000 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 2000 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1999	2000	Change	1999	2000	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	5 179 371	6 057 960	17.0	2 445 304	2 438 427	-0.3
- Passengers - Passagers	4 798 543	5 627 340	17.3	2 217 904	2 246 371	1.3
- Goods - Marchandises	380 828	430 620	13.1	227 401	192 056	-15.5
Charter services - Services d'affrètement	2 764	4 667	68.8	55 433	42 621	-23.1
- Passengers - Passagers	2 764	4 667	68.8	55 433	42 621	-23.1
- Goods - Marchandises	0	0	...	0	0	...
Other flying services - Autres services aériens	0	0	...	0	0	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	0	...	0	0	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	377 905	427 432	13.1	176 659	211 583	19.8
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	5 560 040	6 490 059	16.7	2 677 396	2 692 631	0.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	35 481	54 292	53.0	38 097	29 148	-23.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 739 021	2 296 900	32.1	1 080 188	1 252 612	16.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	433 334	429 095	-1.0	257 556	231 410	-10.2
General services and administration - Services généraux et administration	2 686 644	3 425 812	27.5	1 352 446	1 271 399	-6.0
Depreciation - Dépréciation	211 669	237 892	12.4	114 715	85 619	-25.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	5 106 149	6 443 990	26.2	2 843 001	2 870 188	1.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	453 891	46 069	-89.9	(165 605)	(177 556)	7.2
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	81 471	10 282	-87.4	(3 631)	(11 780)	224.4
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	50 154	59 200	18.0	8 092	2 405	-70.3
Interest expenses - Intérêts versés	219 266	240 925	9.9	87 767	72 939	-16.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	423	(19 384)	...	19 864	212 707	970.8
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(87 218)	(190 825)	118.8	(63 442)	130 392	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	366 673	(144 757)	...	(229 047)	(47 164)	-79.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	152 874	(62 337)	...	1 380	23 610	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	213 799	(82 419)	...	(230 427)	(70 774)	-69.3

Table 3.3
Income statement - Canadian air carriers,
Levels IB-III, 2000

Tableau 3.3
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux IB-III, 2000

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
	IB-II		III	
	2000	Change 2000/1999 Variation	2000	Change 2000/1999 Variation
	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation				
Scheduled services - Services réguliers	2 555 626	7.0	251 010	161.8
- Passengers - Passagers	2 429 473	9.0	192 951	139.8
- Goods - Marchandises	126 153	-20.7	58 059	277.3
Charter services - Services d'affrètement	1 305 616	0.2	447 185	77.9
- Passengers - Passagers	1 110 278	-4.1	325 342	80.5
- Goods - Marchandises	195 338	34.1	121 844	71.4
Other flying services - Autres services aériens	13 990	-65.4	47 733	313.6
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	...	0	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	197 270	64.3	96 335	18.3
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	4 072 502	5.7	842 264	91.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 698	-29.4	24 773	59.6
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 724 828	15.2	452 305	95.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	714 769	3.2	149 164	81.7
General services and administration - Services généraux et administration	1 288 493	-0.5	155 109	93.1
Depreciation - Dépréciation	123 430	-8.8	38 968	119.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	3 867 217	6.2	820 319	91.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	205 285	-2.7	21 945	72.6
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	7 200	23.5	8 711	147.7
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	7 567	-0.6	932	...
Interest expenses - Intérêts versés	68 047	-3.8	15 106	137.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(58 919)	37.3	2 160	40.1
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(112 198)	11.9	(3 304)	162.6
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	93 086	-15.9	18 641	62.7
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	34 615	-47.0	7 479	284.2
Net income (loss) - Revenu (perte) net	58 471	29.0	11 162	17.4

Table 3.4
Income statement by province of domicile -
Canadian air carriers, Levels IB-IV¹, 2000

Tableau 3.4
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV¹,
2000

	Newfoundland and Labrador		Prince Edward Island		Nova Scotia	
	Terre-Neuve-et-Labrador		Île-du-Prince-Édouard		Nouvelle-Écosse	
	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	x	x	x	x	x	x
- Passengers - Passagers	x	x	x	x	x	x
- Goods - Marchandises	x	x	x	x	x	x
Charter services - Services d'affrètement	x	x	x	x	x	x
- Passengers - Passagers	x	x	x	x	x	x
- Goods - Marchandises	x	x	x	x	x	x
Other flying services - Autres services aériens	x	x	x	x	x	x
Subsidies - Subventions d'exploitation	x	x	x	x	x	x
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	x	x	x	x	x	x
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	x	x	x	x	x	x
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	x	x	x	x	x	x
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	x	x	x	x	x	x
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	x	x	x	x	x	x
General services and administration - Services généraux et administration	x	x	x	x	x	x
Depreciation - Dépréciation	x	x	x	x	x	x
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	x	x	x	x	x	x
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	x	x	x	x	x	x
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	x	x	x	x	x	x
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	x	x	x	x	x	x
Interest expenses - Intérêts versés	x	x	x	x	x	x
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	x	x	x	x	x	x
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	x	x	x	x	x	x
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	x	x	x	x	x	x
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	x	x	x	x	x	x
Net income (loss) - Revenu (perte) net	x	x	x	x	x	x

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

Table 3.4
Income statement by province of domicile -
Canadian air carriers, Levels IB-IV¹, 2000 - Continued

Tableau 3.4
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV¹,
2000 - suite

	New Brunswick		Quebec ²		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec ²			
	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	0	...	...	...	794 315	36.1
- Passengers - Passagers	0	...	378 690	-5.0	707 481	40.1
- Goods - Marchandises	0	...	133 884	72.9	86 834	10.4
Charter services - Services d'affrètement	0	...	...	...	451 420	-14.9
- Passengers - Passagers	0	...	836 545	6.0	367 925	-18.1
- Goods - Marchandises	0	...	...	...	83 495	3.1
Other flying services - Autres services aériens	0	...	12 457	-56.3	5 573	-47.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	...	0	...	0	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	0	...	80 978	0.1	107 007	64.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	0	...	1 442 554	4.9	1 358 314	14.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	0	...	13 487	27.3	8 297	-47.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	0	...	688 253	12.4	640 387	21.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	0	...	257 222	-0.7	194 280	9.8
General services and administration - Services généraux et administration	0	...	415 258	-4.2	378 442	9.0
Depreciation - Dépréciation	0	...	32 027	-34.0	42 385	4.7
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	0	...	1 406 246	3.1	1 263 790	13.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	0	...	36 308	243.9	94 524	18.8
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	0	...	102	...	2 321	-35.3
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	0	...	1 268	-39.1	544	-66.3
Interest expenses - Intérêts versés	0	...	11 031	13.1	18 051	-5.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	0	...	(5 709)	130.0	(20 919)	106.3
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	0	...	(15 370)	17.2	(36 106)	46.6
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	0	...	20 937	...	58 418	6.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	0	...	11 979	86.4	13 506	-41.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	0	...	8 958	...	44 912	40.9

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

Table 3.4
Income statement by province of domicile -
Canadian air carriers, Levels IB-IV¹, 2000 - Continued

Tableau 3.4
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV¹,
2000 - suite

	Manitoba		Saskatchewan ³		Alberta ⁴	
	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	75 441	15.4	...	...	938 684	5.2
- Passengers - Passagers	62 966	17.3	...	...	888 455	9.0
- Goods - Marchandises	12 475	6.8	...	...	50 229	-35.0
Charter services - Services d'affrètement	38 261	-23.3	44 073	-11.4	...	...
- Passengers - Passagers	30 216	-35.8	39 072	2.9	...	...
- Goods - Marchandises	8 046	185.7	5 002	-57.7	...	...
Other flying services - Autres services aériens	5 208	4.6	0	...	16 839	7.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	...	0	...	0	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 769	18.0	1 639	-35.8	38 500	126.8
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	122 679	-0.6	45 713	-12.7	994 023	7.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	1 688	-62.6	2 659	-60.8	4 909	-32.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	60 295	12.8	25 320	5.5	388 787	18.9
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	23 523	-2.3	11 174	9.7	170 891	4.9
General services and administration - Services généraux et administration	27 053	-8.8	8 258	-30.9	339 692	2.3
Depreciation - Dépréciation	6 559	-25.0	843	-58.2	47 010	27.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	119 117	-1.1	48 254	-12.1	951 289	9.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	3 561	17.2	(2 541)	-1.4	42 734	-27.4
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	1 017	21.1	795	59.6	1 021	192.0
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	64	-28.1	23	7.5	2 635	2.2
Interest expenses - Intérêts versés	5 096	23.2	214	-52.1	6 497	-26.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	516	31.0	892	-37.1	(11 788)	45.9
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(3 499)	-17.1	1 497	3.3	(14 629)	10.8
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	62	...	(1 043)	-7.5	28 105	-38.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(311)	...	628	71.4	7 122	-69.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	373	...	(1 671)	11.9	20 982	-5.1

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

Table 3.4
Income statement by province of domicile -
Canadian air carriers, Levels IB-IV¹, 2000 - Continued

Tableau 3.4
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV¹,
2000 - suite

	British Columbia		Yukon	
	Colombie-Britannique			
	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation
	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation				
Scheduled services - Services réguliers	277 630	-3.0	x	x
- Passengers - Passagers	272 011	-2.5	x	x
- Goods - Marchandises	5 619	-22.4	x	x
Charter services - Services d'affrètement	153 087	-58.9	x	x
- Passengers - Passagers	65 123	-62.1	x	x
- Goods - Marchandises	87 965	-56.2	x	x
Other flying services - Autres services aériens	2 394	-65.8	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	54 587	6.5	x	x
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	487 698	-32.0	x	x
Operating expenses - Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	5 719	-76.3	x	x
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	168 870	-34.4	x	x
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	128 762	-29.7	x	x
General services and administration - Services généraux et administration	138 145	-21.0	x	x
Depreciation - Dépréciation	17 607	-27.8	x	x
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	459 104	-30.8	x	x
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	28 594	-46.0	x	x
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	10 353	725.6	x	x
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	3 053	293.5	x	...
Interest expenses - Intérêts versés	34 283	31.0	x	x
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	311	-67.4	x	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(20 566)	-10.9	x	x
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	8 028	-73.1	x	x
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	4 640	-53.1	x	x
Net income (loss) - Revenu (perte) net	3 388	-83.0	x	x

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

Table 3.4
Income statement by province of domicile -
Canadian air carriers, Levels IB-IV¹, 2000 - Concluded

Tableau 3.4
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV¹,
2000 - fin

	Northwest Territories ²		Nunavut	
	Territoires du Nord-Ouest ²			
	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation	2000 ¹	Change 2000/1999 Variation
	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation				
Scheduled services - Services réguliers	...	...	0	...
- Passengers - Passagers	6 773	-16.7	0	...
- Goods - Marchandises	4 986	-30.4	0	...
Charter services - Services d'affrètement	...	...	0	...
- Passengers - Passagers	25 787	-30.0	0	...
- Goods - Marchandises	...	...	0	...
Other flying services - Autres services aériens	11 987	34.9	0	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	0	...	0	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	504	-93.2	0	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	50 036	-29.3	0	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	3 310	-30.7	0	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	18 920	-42.0	0	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	12 390	7.1	0	...
General services and administration - Services généraux et administration	9 658	-37.5	0	...
Depreciation - Dépréciation	3 223	-21.8	0	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	47 502	-30.7	0	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	2 534	14.6	0	...
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	128	-95.7	0	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	(18)	...	0	...
Interest expenses - Intérêts versés	1 116	85.9	0	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(1 058)	...	0	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(2 064)	...	0	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	470	-87.5	0	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	456	-40.9	0	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	14	-99.5	0	...

1. In this publication, there has been a consolidation of carriers into three levels for the reference year 2000. See Glossary / Factors which may have influenced the data. - Dans cette publication, les transporteurs ont été regroupés en trois niveaux pour l'année de référence 2000. Voir Glossaire / Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données.

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

3. 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.

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

Table 3.5
Passenger and goods revenue, by sector, by
province and territory - Canadian air carriers,
Levels I-IV^{1,2}, 2000

Tableau 3.5
Recettes-passagers et recettes-marchandises par
secteur, par province et territoire - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV^{1,2}, 2000

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1999	2000 ¹	Change Variation	1999	2000 ¹	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur						
Newfoundland and Labrador - Terre-Neuve-et-Labrador	129 481	137 415	6.1	18 893	18 108	- 4.2
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	13 880	35 884	158.5	5 356	6 585	23.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	187 800	214 699	14.3	22 861	21 234	- 7.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	102 190	99 567	- 2.6	15 663	17 260	10.2
Quebec - Québec	1 564 127	1 769 205	13.1	142 507	149 331	4.8
Ontario	3 099 853	3 540 747	14.2	214 896	203 097	- 5.5
Manitoba	458 789	558 170	21.7	41 538	44 793	7.8
Saskatchewan	135 026	178 705	32.3	37 784	27 278	- 27.8
Alberta	1 451 167	1 358 769	- 6.4	91 812	88 928	- 3.1
British Columbia - Colombie-Britannique	1 174 914	1 100 077	- 6.4	204 773	95 029	- 53.6
Yukon	44 906	20 998	- 53.2	7 943	3 018	- 62.0
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	122 528	93 891	- 23.4	36 100	33 118	- 8.3
Nunavut	47 062	35 534	- 24.5	17 781	30 685	72.6
Total	8 531 724	9 143 659	7.2	857 907	738 465	- 13.9
International	2 660 155	2 835 384	6.6	377 687	385 604	2.1
Total	11 191 879	11 979 043	7.0	1 235 595	1 124 069	- 9.0

1. In this publication, there has been a consolidation of carriers into three levels for the reference year 2000. See Glossary / Factors which may have influenced the data. - Dans cette publication, les transporteurs ont été regroupés en trois niveaux pour l'année de référence 2000. Voir Glossaire / Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données.

2. 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 3.6
Balance sheet - Canadian air carriers,
Levels I-IV¹, 2000

Tableau 3.6
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV¹, 2000

	1999	2000 ¹	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	2 783 895	3 535 413	27.0
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	818 681	2 284 421	179.0
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	7 817 849	7 689 284	-1.6
Less: accumulated depreciation - Moins : amortissement accumulé	2 842 458	2 800 498	-1.5
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	206 851	271 433	31.2
Less: accumulated amortization - Moins : amortissement accumulé	70 269	41 032	-41.6
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	611 357	324 849	-46.9
Less: accumulated depreciation - Moins : amortissement accumulé	231 214	135 159	-41.5
Deferred charges - Frais reportés	2 189 487	1 460 117	-33.3
Total assets - Total de l'actif	11 284 179	12 588 830	11.6
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	3 154 033	4 689 898	48.7
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	168 060	898 942	434.9
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	4 217 979	4 315 337	2.3
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	83 801	94 838	13.2
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	268 850	(171 935)	...
Other deferred credits - Autres crédits reportés	1 017 273	994 002	-2.3
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	44 298	30 748	-30.6
Other provisions - Autres provisions	887 001	869 011	-2.0
Total liabilities - Total du passif	9 841 296	11 720 841	19.1
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ² - Nombre de transporteurs inclus ²	220	125	-43.2
Capital stock - Capital-actions	1 967 797	1 415 447	-28.1
Other paid-in capital - Autre capital versé	260 592	15 391	-94.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(800 851)	(575 213)	-28.2
Reserves - Réserves	15 345	12 363	-19.4
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 442 883	867 989	-39.8
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	x	0	x
Balance year-end³ - Solde à la fin de l'année³	x	0	x
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	11 284 179	12 588 830	11.6

1. In this publication, there has been a consolidation of carriers into three levels for the reference year 2000. See Glossary / Factors which may have influenced the data. - Dans cette publication, les transporteurs ont été regroupés en trois niveaux pour l'année de référence 2000. Voir Glossaire / Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données.

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

3. 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 3.7
Balance sheet - Canadian air carriers, Level IA,
2000

Tableau 3.7
Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,
2000

	Total	Change	Air Canada	Change	Canadian	Change
		Variation		Variation		Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Assets - Actif						
Current assets - Actif à court terme	2 689 408	53.3	1 943 306	61.3	746 102	35.9
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	2 094 670	228.9	1 928 278	261.2	166 392	61.3
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 740 522	4.4	3 131 965	3.3	608 557	10.5
Less: accumulated depreciation - Moins : amortissement accumulé	1 123 321	-3.0	1 095 908	10.9	27 413	-83.9
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 848 033	1.7	1 732 815	12.5	115 218	-58.2
Less: accumulated depreciation - Moins : amortissement accumulé	985 884	1.5	981 366	13.6	4 518	-95.8
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	0	-100.0	0	...	0	-100.0
Less: accumulated amortization - Moins : amortissement accumulé	0	-100.0	0	...	0	-100.0
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	0	...	0	...	0	...
Less: accumulated amortization - Moins : amortissement accumulé	0	...	0	...	0	...
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	171 590	0.5	171 590	0.5	0	...
Less: accumulated depreciation - Moins : amortissement accumulé	79 814	1.6	79 814	1.6	0	...
Deferred charges - Frais reportés	1 417 803	-32.8	1 265 332	-33.0	152 471	-30.3
Total assets - Total de l'actif	9 773 007	24.2	8 016 198	24.5	1 756 809	23.2
Liabilities and capital - Passif et capital						
Current liabilities - Passif à court terme	3 671 444	74.4	2 690 787	105.0	980 657	23.8
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	753 169	...	0	...	753 169	...
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	3 701 856	15.3	3 183 231	26.1	518 625	-24.5
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	0	-100.0	0	...	0	-100.0
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	(329 917)	...	0	...	(329 917)	...
Other deferred credits - Autres crédits reportés	984 639	-1.2	984 639	-1.2	0	...
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	0	...	0	...	0	...
Other provisions - Autres provisions	840 129	-4.7	840 129	-4.7	0	...
Total liabilities - Total du passif	9 621 320	33.7	7 698 786	34.7	1 922 534	29.9
Shareholders equity - Avoir des actionnaires						
Capital stock - Capital-actions	976 745	-36.0	976 745	0.2	0	-100.0
Other paid-in capital - Autre capital versé	0	-100.0	0	...	0	-100.0
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(825 059)	-21.7	(659 334)	163.4	(165 725)	-79.4
Reserves - Réserves	0	...	0	...	0	...
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	151 686	-77.4	317 411	-56.2	(165 725)	207.6
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	9 773 007	24.2	8 016 198	24.5	1 756 809	23.2

Table 3.8
Direct flying expenses - Canadian air carriers,
Levels I and II, 2000

Tableau 3.8
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
2000

	1999	2000	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	30	20	-33.3
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs			
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	771 116	860 512	11.6
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 424 675	2 128 652	49.4
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	741 242	774 588	4.5
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	32 866	26 634	-19.0
Aircraft rental - Location d'aéronefs	1 195 683	1 306 400	9.3
Other expenses - Autres dépenses	151 068	177 554	17.5
Total	4 316 650	5 274 340	22.2
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol			
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	389 880	396 705	1.8
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	386 007	411 255	6.5
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	243 751	235 172	-3.5
Other expenses - Autres dépenses	148 988	161 131	8.2
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	214 536	171 010	-20.3
Total	1 383 162	1 375 274	-0.6
In-flight service - Service de vol			
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	529 678	593 773	12.1
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	452 599	467 431	3.3
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	11 621	15 535	33.7
Other expenses - Autres dépenses	166 471	194 550	16.9
Total	1 160 369	1 271 289	9.6
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol			
	300 345	295 524	-1.6
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol			
	49 069	43 407	-11.5
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	7 209 595	8 259 833	14.6

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

Section 4
Employment and fuel data
Table 4.1
Employment and fuel consumption - Canadian
air carriers, Levels I-III and Level IV¹, 2000
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 IV¹, 2000

		1999	2000 ¹	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	8 041	8 802	9.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	677 454	796 781	17.6
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	10 098	11 100	9.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	416 885	463 923	11.3
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	4 227	4 841	14.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	242 197	283 200	16.9
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	8 893	9 459	6.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	451 154	508 472	12.7
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	17 377	18 466	6.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	715 769	801 367	12.0
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	5 229	6 113	16.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	295 915	346 412	17.1
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	53 864	58 781	9.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	2 799 373	3 200 155	14.3
Level IV - Niveau IV				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 287	0	-100.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	192 679	0	-100.0
Fuel and oil - Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	5 668 763	5 783 724	2.0
Cost - Coût	\$ '000	1 479 270	2 315 127	56.5
Gasoline - Essence	L '000	21 488	28 093	30.7
Cost - Coût	\$ '000	14 220	19 309	35.8
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	541	532	-1.6
Cost - Coût	\$ '000	3 773	3 638	-3.6
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	93	78	-16.1
Cost - Coût	\$ '000	366	217	-40.7
Level IV - Niveau IV				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	210 301	0	-100.0
Cost - Coût	\$ '000	84 878	0	-100.0

1. In this publication, there has been a consolidation of carriers into three levels for the reference year 2000. See Glossary / Factors which may have influenced the data. - Dans cette publication, les transporteurs ont été regroupés en trois niveaux pour l'année de référence 2000. Voir Glossaire / Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données.

Table 4.2
Salaries and wages paid, by sector, by province
and territory - Canadian air carriers, Levels I-IV¹,
2000

Tableau 4.2
Traitements et salaires par secteur, par province et
territoire - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV¹, 2000

	1999	2000 ¹	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur			
Newfoundland and Labrador - Terre-Neuve-et-Labrador	15 159	10 738	-29.2
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	2 306	1 672	-27.5
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	75 287	94 305	25.3
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	18 784	21 546	14.7
Quebec - Québec	582 912	625 102	7.2
Ontario	843 661	949 148	12.5
Manitoba	137 425	150 050	9.2
Saskatchewan	25 027	24 231	-3.2
Alberta	285 556	334 493	17.1
British Columbia - Colombie-Britannique	631 024	632 865	0.3
Yukon	8 838	2 729	-69.1
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	34 914	22 531	-35.5
Nunavut	10 376	8 781	-15.4
Total	2 671 268	2 878 190	7.7
International	320 783	321 964	0.4
Total	2 992 052	3 200 155	7.0

1. In this publication, there has been a consolidation of carriers into three levels for the reference year 2000. See Glossary / Factors which may have influenced the data. - Dans cette publication, les transporteurs ont été regroupés en trois niveaux pour l'année de référence 2000. Voir Glossaire / Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données.

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

Part II Fare basis

Section 5 Fare basis data

Domestic and international air fare indexes

In 2000, the air fare index (1992 = 100.0) for all fares for domestic scheduled services operated by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and WestJet) and two Level II air carriers (Air Nova and Air Ontario) increased for a fourth consecutive year to reach a record level of 162.8, up 12.7% from 1999 and up 49.1% from 1996. The business class fare index rose 14.2% to a record level of 204.4, while the economy fare index remained unchanged. The discount fare index grew 15.4% in 2000, to a record level of 138.8.

In 2000, the all-fare index for international (including Canada-United States) scheduled services operated by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd. and Canadian Regional (1998) Ltd.) and two Level II air carriers (Air Nova and Air Ontario) posted a rise of 8.2% from 1999, to a record high of 133.9. This was the fourth consecutive annual increase. Between 1996 and 2000, the international all-fare index advanced at a slower pace (+25.6%) than the domestic all-fare index. In 2000, in international markets, the business class fare index (+9.9%), the economy fare index (+5.8%) and the discount fare index (+8.1%) also showed significant rises from a year ago.

Average fares

In 2000, the average air fare (all types, all sectors, on a coupon origin-destination basis) was a record \$279.60, up 3.3% from the 1999 average of \$270.60.

In 2000, the average domestic air fare (all types) paid by passengers was a record \$223.50, up 6.8% from the previous record of \$209.30 in 1999. This was the fourth consecutive annual increase in the domestic sector.

The average international air fare was \$358.50 in 2000, down 3.1% from the 1999 average of \$369.80 and 6.2% below the record average international fare of \$382.20 reached in 1994. This was the first annual decrease in the international sector in the past four years.

In 2000, average air fares rose in most fare types and sectors. The average business class fare (all sectors) posted the largest increase (+24.4%), from \$954.70 in 1999 to \$1,187.70 in 2000. From 1999 to 2000, the average domestic economy fare dropped 7.8% to \$459.80, while the average international economy fare jumped 23.6% to \$749.50. In the international sector, the

Partie II Base tarifaire

Section 5 Données sur la base tarifaire

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 2000, l'indice des tarifs aériens (1992 = 100.0) pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée, Canadien Régional (1998) Ltée et WestJet) et par deux transporteurs de niveau II (Air Nova et Air Ontario) a augmenté pour une quatrième année consécutive pour atteindre le niveau sans précédent de 162,8, en hausse de 12,7 % par rapport à 1999 et de 49,1 % par rapport à 1996. L'indice des tarifs de la classe affaires a crû de 14,2 % pour atteindre le niveau record de 204,4, alors que l'indice des tarifs économiques est demeuré inchangé. L'indice des tarifs réduits a progressé de 15,4 % en 2000, pour s'établir à 138,8, un nouveau sommet.

En 2000, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services internationaux (y compris entre le Canada et les États-Unis) réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée et Canadien Régional (1998) Ltée) et par deux transporteurs de niveau II (Air Nova et Air Ontario) a affiché une hausse de 8,2 % par rapport à 1999, pour atteindre le niveau inégalé de 133,9. Il s'agit d'une quatrième hausse annuelle consécutive. Entre 1996 et 2000, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services internationaux a progressé à un rythme plus lent (+25,6 %) que celui pour les services intérieurs. En 2000, sur les marchés internationaux, l'indice des tarifs de la classe affaires (+9,9 %), l'indice des tarifs économiques (+5,8 %) et l'indice des tarifs réduits (+8,1 %) ont également affiché d'importantes hausses par rapport à l'année précédente.

Tarifs moyens

En 2000, 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 279,60 \$, soit un niveau record, en hausse de 3,3 % par rapport à la moyenne de 270,60 \$ enregistrée en 1999.

En 2000, le tarif aérien moyen intérieur (tous les types de tarifs) payé par les passagers s'élevait à 223,50 \$, soit un niveau record, en hausse de 6,8 % par rapport au niveau record antérieur de 209,30 \$ enregistré en 1999. Il s'agit d'une quatrième hausse annuelle consécutive dans le secteur intérieur.

Le tarif aérien moyen international s'établissait à 358,50 \$ en 2000, en baisse de 3,1 % par rapport à la moyenne de 369,80 \$ enregistrée en 1999 et 6,2 % au-dessous du tarif moyen international record observé en 1994 (382,20 \$). Il s'agit d'une première baisse annuelle dans le secteur international au cours des quatre dernières années.

En 2000, les tarifs aériens moyens ont progressé pour la plupart des types de tarifs et dans la plupart des secteurs. Le tarif moyen de la classe affaires (tous les secteurs) a affiché l'augmentation la plus élevée (+24,4 %), passant de 954,70 \$ en 1999 à 1 187,70 \$ en 2000. De 1999 à 2000, le tarif économique moyen des vols intérieurs a diminué de 7,8 % pour s'établir à 459,80 \$, alors que celui des vols internationaux a bondi de

increments in business class fares and economy fares were neutralized by declines of 1.5% in first class fares and 0.7% in discount fares.

Discount fare utilization

Domestic sector

Although the average domestic air fare grew appreciably in 2000, at the same time a record 90.3% of passengers travelled on some form of discount ticket on domestic scheduled services operated by six Level I air carriers and two Level II air carriers. This level represented an increase of 2.0 percentage points from the previous record level of 88.3% reported in 1999. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of domestic discount travel was a record 89.9%, up 2.9 percentage points from the previous record of 87.0% set in 1999.

Tables 5.3 and 5.4 show that the relation between domestic long-haul services (distances of 800 kilometres or more) and short-haul services (less than 800 kilometres) 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 2000, domestic short-haul services carried a larger proportion of discount passengers (91.2%) than long-haul services (89.2%).

International sector

In 2000, the international sector reported a greater utilization of discount fares than the domestic sector. After a slight dip in 1999, a record level of 94.6% of international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 4.1 percentage points from the previous record level set in 1998. In terms of international passenger-kilometres, 94.9% were discount, surpassing the previous record level of 92.2% reported in 1999.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 2000, only 2.9% of international passengers paid for a full fare economy class ticket, compared with the 7.6% of passengers who used economy fares on domestic routes. This represented only 1.8% of international passenger-kilometres.

Provincial synopsis

In 2000, the vast majority of passengers who enplaned in each province¹ flew on discount fares. All provinces were close to the national average of 90.3%. The percentages varied from one province to another, ranging from 86.9% in Alberta to 94.4% in Quebec (see Table 5.5).

23,6 % pour atteindre 749,50 \$. Dans le secteur international, les progressions des tarifs de la classe affaires et des tarifs économiques ont été atténuées par des replis de 1,5 % dans les tarifs de première classe et de 0,7 % dans les tarifs réduits.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Bien que le tarif aérien moyen intérieur a crû considérablement en 2000, 90,3 % des passagers des vols intérieurs réguliers exploités par six transporteurs aériens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II, se sont néanmoins prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 2,0 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 88,3 % observé en 1999. 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 89,9 %, en hausse de 2,9 points de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 87,0 % obtenu en 1999.

Selon les tableaux 5.3 et 5.4, 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 (moins de 800 kilomètres) 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 2000, les vols court-courriers ont transporté une plus grande proportion de passagers à tarifs réduits (91,2 %) que les services long-courriers (89,2 %).

Secteur international

En 2000, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Après un léger fléchissement observé en 1999, un niveau record de 94,6 % des passagers des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarifs réduits, soit une hausse de 4,1 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur établi en 1998. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 94,9 %, dépassant le niveau record antérieur observé en 1999 (92,2 %).

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 2000, seulement 2,9 % des passagers internationaux ont payé les pleins tarifs de la classe économique, comparativement à 7,6 % des passagers intérieurs. Cela représentait seulement 1,8 % des passagers-kilomètres internationaux.

Sommaire provincial

En 2000, la grande majorité des passagers embarqués dans les provinces¹ ont voyagé à prix réduit. Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 90,3 %. À cet égard, les pourcentages ont varié d'une province à l'autre, oscillant entre 86,9 % en Alberta et 94,4 % au Québec (voir tableau 5.5).

¹ Due to the confidentiality of data, the results for 2000 for Prince Edward Island and the territories cannot be disclosed. - À cause de la confidentialité des données, les résultats pour 2000 pour l'Île-du-Prince-Édouard et les territoires ne peuvent être divulgués.

The increase in the use of discount fares in the domestic sector in 2000 was widespread among the provinces, six of them posting increases. The largest increases were recorded in Quebec (+6.7 percentage points), Nova Scotia (+5.6 percentage points) and Ontario (+5.1 percentage points). Saskatchewan posted the largest drop (-3.4 percentage points).

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 Quebec, for example, may in fact have been New Brunswick or Ontario. In this case, either New Brunswick or Ontario would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Trends for selected cities

As shown in Table 5.6, for total domestic trips, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 90% in five of the ten selected Canadian cities: Montreal (94.7%) ranked first, followed by Halifax (93.1%) and Toronto (92.4%). From 1999 to 2000, five of the ten cities of enplanement posted increases in the proportion of discount fares, with gains ranging from 1.9 percentage points in Winnipeg to 5.9 percentage points in Montréal. Saskatoon recorded the largest decline (-4.1 percentage points).

The highest proportion of business class passengers was in Ottawa (2.1%). For economy class passengers, the proportion varied largely from city to city. From 1999 to 2000, six of the ten cities of enplanement posted gains. The increases ranged from 0.6 percentage points in Winnipeg to 5.1 percentage points in Edmonton.

In 2000, the proportion of passengers travelling on short-haul services (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares decreased in six of the nine selected Canadian cities². The biggest declines occurred in Edmonton (-7.0 percentage points) and in Calgary (-6.0 percentage points). For long-haul trips (800 kilometres or more), seven of the ten cities of enplanement experienced growth in the proportion of discount fares. The increases ranged from 0.7 percentage points in Ottawa to 5.8 percentage points in Halifax.

In 2000, all selected Canadian cities set new record highs in average domestic air fares (all fares) (see Table 5.7). The previous record highs had been set in 1994 for the cities of Calgary, (+4.2% from 1994 to 2000), Regina (+2.4%), Saskatoon (+3.6%) and Vancouver (+0.6%). In the other cities, the previous records had been set in 1999. From 1999 to 2000, the increases ranged from 0.1% in Winnipeg to 12.6% in Montréal. When compared to 1994, the average domestic air fares in the four selected eastern cities (Halifax, Montréal, Ottawa and Toronto) jumped by over 20%. In 2000, the four eastern cities had average air fare above the national average (\$223.50), while the six western cities had average air fare below the national average.

En 2000, l'augmentation dans l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur était répandue parmi les provinces, six de celles-ci ayant enregistré des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (+6,7 points de pourcentage), en Nouvelle-Écosse (+5,6 points de pourcentage) et en Ontario (+5,1 points de pourcentage). La baisse la plus marquée a été enregistrée en Saskatchewan (-3,4 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 au Québec, par exemple, peut être en réalité le Nouveau-Brunswick ou l'Ontario. Dans ce cas, les provinces du Nouveau-Brunswick ou de l'Ontario auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.6, pour l'ensemble des vols intérieurs, la proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 90 % dans cinq des dix villes canadiennes choisies : Montréal (94,7 %) s'est classée au premier rang, suivie d'Halifax (93,1 %) et de Toronto (92,4 %). De 1999 à 2000, cinq des dix villes d'embarquement ont enregistré des augmentations au titre des passagers voyageant à prix réduit. Les gains ont oscillé entre 1,9 point de pourcentage à Winnipeg et 5,9 points de pourcentage à Montréal. Saskatoon a affiché le plus important recul (-4,1 points de pourcentage).

En termes de pourcentage des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires, la première place revenait à Ottawa (2,1 %). Au titre des passagers voyageant sur les tarifs de la classe économique, la proportion a varié considérablement d'une ville à l'autre. De 1999 à 2000, six des dix villes d'embarquement ont affiché des gains, dans une fourchette de 0,6 point de pourcentage pour Winnipeg à 5,1 points de pourcentage pour Edmonton.

En 2000, la proportion de passagers voyageant sur les services court-courriers (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits s'est repliée dans six des neuf villes canadiennes choisies². Les plus fortes diminutions sont survenues à Edmonton (-7,0 points de pourcentage) et à Calgary (-6,0 points de pourcentage). En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont connu une croissance au titre des passagers voyageant à prix réduit. Les hausses allaient de 0,7 point de pourcentage à Ottawa à 5,8 points de pourcentage à Halifax.

En 2000, toutes les villes canadiennes choisies ont atteint de nouveaux sommets au titre des tarifs aériens moyens intérieurs (tous les tarifs) (voir tableau 5.7). Les niveaux records antérieurs avaient été atteints en 1994 pour les villes de Calgary (+4,2 % de 1994 à 2000), Regina (+2,4 %), Saskatoon (+3,6 %) et Vancouver (+0,6 %). Dans les autres villes, les records antérieurs avaient été établis en 1999. De 1999 à 2000, les hausses ont oscillé entre 0,1 % à Winnipeg et 12,6 % à Montréal. Comparativement à 1994, les tarifs aériens moyens intérieurs dans les quatre villes de l'Est canadien choisies (Halifax, Montréal, Ottawa et Toronto) ont connu des hausses de plus de 20 %. En 2000, dans les quatre villes de l'Est, le tarif aérien moyen était supérieur à la moyenne nationale (223,50 \$), alors que dans les six villes de l'Ouest, il était inférieur à la moyenne nationale.

2. Due to the confidentiality of data, the results for 2000 for Halifax for short-haul services cannot be disclosed. - À cause de la confidentialité des données, les résultats pour 2000 pour Halifax pour les services court-courriers ne peuvent être divulgués.

From 1999 to 2000, average discount fares posted a double digit growth in all selected cities. The business class fares also rose in the ten cities, while the economy class fares tumbled in the six western cities.

For short-haul and long-haul services, all selected cities³, with the exception of Winnipeg for long-haul trips, posted increases in average domestic air fares (all fares). For short-haul services, the fares ranged from \$126.80 in Vancouver to \$192.90 in Winnipeg; for long-haul services, they ranged from \$224.60 in Winnipeg to \$380.70 in Ottawa. Average discount fares increased in all cities on short-haul routes³ and long-haul routes. The business class fares went up in all selected cities except Saskatoon on short-haul routes³ and Regina on long-haul routes. The economy class fares fell in the western cities and advanced in the eastern cities³ except Halifax for long-haul routes, where it edged down 0.7%.

Divergence of fares between eastern and western cities

The divergence of fares between eastern and western cities, which became more pronounced in 1996, was the result of many factors. In February 1996, WestJet began scheduled service in the western provinces, and in July of that year Greyhound Air began scheduled trans-Canada flights, creating additional competition. Both carriers featured regular low fares, which the major carriers quickly matched. In addition, the charter carriers continued to offer increasing competition to the scheduled carriers.

In 1997, VistaJet entered the eastern market as a low-cost carrier, but ceased operations in September, followed shortly by Greyhound Air. In 1998, air fares also began to reflect new user charges for air navigation services and some improvement fees. In 1999, the two nation's largest carriers, Air Canada and Canadian Airlines Ltd., in co-operation with their subsidiaries provided competing networks of domestic air services. The two families continued to face intense competition from Canada's large operators of charter air services (Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation and SkyService), which were still the price leaders in low-fare long-haul travel. WestJet expanded its networks by adding three destinations and its flight frequencies on existing routes.

The year 2000 saw major changes in the air transportation industry in Canada, following the acquisition of Canadian Airlines by Air Canada. The consolidation and realignment of domestic capacity by Air Canada allowed other Canadian competitors to increase their presence or to enter in the domestic marketplace. The low-cost jet operator WestJet responded to Air Canada by adding services in western Canada and by expanding east of Winnipeg. A new entrant, the low-cost jet operator CanJet Airlines, began scheduled services in eastern Canada in

De 1999 à 2000, les tarifs réduits moyens ont connu une croissance supérieure à 10 % dans toutes les villes choisies. Les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans les dix villes, alors que les tarifs de la classe économique ont chuté dans les six villes de l'Ouest.

Pour les services court-courriers et long-courriers, toutes les villes choisies³, à l'exception de Winnipeg pour les vols long-courriers, ont affiché une hausse des tarifs aériens moyens intérieurs (tous les tarifs). Pour les services court-courriers, les tarifs ont varié de 126,80 \$ à Vancouver à 192,90 \$ à Winnipeg ; pour les services long-courriers, ils ont varié de 224,60 \$ à Winnipeg à \$380.70 à Ottawa. Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les liaisons de courte distance³ et les liaisons de longue distance. Les tarifs de la classe affaires ont progressé dans toutes les villes choisies sauf pour Saskatoon (court-courriers³) et Regina (long-courriers). Les tarifs de la classe économique ont diminué dans les villes de l'Ouest et ils ont progressé dans les villes de l'Est³, Halifax étant l'exception sur les liaisons de longue distance. Dans cette ville, le tarif de la classe économique s'est replié de 0,7 %.

Écart des tarifs entre les villes de l'est et de l'ouest du Canada

L'écart des tarifs entre les villes de l'est et de l'ouest du Canada, lequel est devenu plus prononcé en 1996, s'explique par plusieurs facteurs. En février 1996, WestJet a commencé à exploiter un service régulier dans les provinces de l'Ouest, alors qu'en juillet de la même année, Greyhound Air introduisait des vols réguliers transcanadiens, ce qui a créé une concurrence accrue. Les deux transporteurs proposaient des tarifs réduits réguliers, qui ont été égalés rapidement par les principaux transporteurs. De plus, les transporteurs nolisés ont continué à offrir une concurrence croissante aux transporteurs réguliers.

En 1997, VistaJet a pénétré le marché de l'Est en tant que transporteur à faible prix, mais, en septembre, le transporteur a cessé ses activités, suivi peu après de Greyhound Air. En 1998, les tarifs aériens ont commencé à refléter de nouvelles redevances d'usage pour les services de navigation aérienne et certaines redevances d'amélioration aéroportuaire. En 1999, les deux transporteurs principaux du pays, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien Ltée, en coopération avec leurs filiales ont offert des réseaux concurrentiels de services aériens intérieurs. Les deux groupes ont continué à faire face à une vive concurrence de la part des plus importants exploitants de services aériens d'affrètement au Canada (Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et SkyService), lesquels dictaient toujours les tarifs sur le marché des voyages de longue distance à prix réduit. WestJet a étendu son réseau en y ajoutant trois destinations et a multiplié la fréquence de ses vols sur les liaisons existantes.

L'industrie du transport aérien au Canada a connu de grandes réformes en l'an 2000, suite à l'acquisition des Lignes aériennes Canadien par Air Canada. Le regroupement et la restructuration de la capacité intérieure par Air Canada ont permis à d'autres concurrents canadiens d'accroître leur présence ou d'entrer sur le marché intérieur. L'exploitant d'avions à réaction à bas prix WestJet a répondu à Air Canada en ajoutant des services dans l'Ouest du Canada et en s'étendant à l'Est de Winnipeg. Un nouveau venu, l'exploitant d'avions à réaction à bas prix CanJet Airlines, a commencé d'offrir des services

3. Due to the confidentiality of data, the results for 2000 for Halifax and Montréal for short-haul services cannot be disclosed. - À cause de la confidentialité des données, les résultats pour 2000 pour Halifax et Montréal pour les services court-courriers ne peuvent être divulgués.

September 2000. At year-end, WestJet was offering its low-fare services to price sensitive travellers in 15 Canadian cities (4 eastern cities and 11 western cities), while CanJet Airlines was serving five eastern cities and one western city. The transition toward a more competitive environment also involved the Canada's large operators of charter air services. During 2000, Canada 3000 and Royal Aviation evolved from their charter air services roots into scheduled air service operators.

Yields from a hub perspective

In 2000, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose compared to 1999 in the two largest of the hub categories and fell in all the others⁴ (see Table 5.8). The highest average yield, 23.5 cents per passenger-kilometre, was recorded in the hub category *medium-small*, down 20.3% from 1999. The largest increase was 9.9% in the hub category *large-large*.

The highest average yield for a specific fare category (excluding first class and other) was 70.4 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category *medium-small*, which was a rise of 3.2% from 1999. The lowest average yield for a specific fare category was 10.6 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category *large-large*. This yield jumped 19.8%, the most notable growth in 2000 relative to the previous year.

In 2000, economy class yields posted declines in four hub combinations. The declines ranged from -8.2% in the hub category *large-medium* to -53.2% in the hub category *medium-small*. Business class yields fell in the hub categories *large-small* (-10.1%) and *medium-medium* (-2.1%), while discount yields increased in all hub combinations, except for *medium-small*.

The lowest average yield in each fare class was found in the hub combination *large-large*, one exception being the economy class yield.

réguliers dans l'Est du Canada en septembre 2000. À la fin de l'année, WestJet offrait des vols à bas prix aux voyageurs sensibles aux prix dans 15 villes canadiennes (4 villes de l'Est et 11 villes de l'Ouest), alors que CanJet Airlines desservait cinq villes de l'Est et une ville de l'Ouest. La transition vers un environnement plus concurrentiel a également touché les gros exploitants de services aériens affrétés au Canada. Au cours de l'année 2000, Canada 3000 et Royal Aviation ont évolué de compagnies d'affrètement à exploitants de vols réguliers.

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

Comme l'indique le tableau 5.8, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II pour le groupe tarifaire « tous les tarifs », dans le marché intérieur régulier, a augmenté dans les deux plus grandes catégories de villes-pivots et a subi une baisse dans toutes les autres⁴ en 2000 par rapport à 1999. Le revenu moyen le plus élevé, soit 23,5 cents par passager-kilomètre, a été enregistré dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*, en baisse de 20,3 % par rapport à 1999. La catégorie de villes-pivots *grand-grand* a connu la plus forte progression (+9,9 %).

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique (excluant la première classe et autre) était de 70,4 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*, lequel représente une hausse de 3,2 % par rapport à 1999. Le revenu moyen le plus bas pour un groupe tarifaire spécifique était de 10,6 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *grand-grand*. Ce revenu moyen a bondi de 19,8 %, soit la plus forte croissance en 2000 par rapport à 1999.

En 2000, les revenus moyens pour la classe économique ont affiché des reculs dans quatre combinaisons de villes-pivots. Les baisses ont oscillé entre -8,2 % dans la catégorie de villes-pivots *grand-moyen* et -53,2 % dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*. Les revenus moyens pour la classe affaires ont régressé dans les catégories de villes-pivots *grand-petit* (-10,1%) et *moyen-moyen* (-2,1%), alors que les rendements des tarifs réduits ont augmenté dans toutes les combinaisons de villes-pivots, la seule exception dénotée étant la combinaison de villes-pivots *moyen-petit*.

On observe le revenu moyen le plus bas pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots *grand-grand*, une exception étant le rendement de la classe économique.

4. Due to the confidentiality of data, the results for 2000 for the hub category *small-small* cannot be disclosed. - À cause de la confidentialité des données, les résultats pour 2000 pour la catégorie de villes-pivots *petit-petit* ne peuvent être divulgués.

Table 5.1
Air fare indexes, by sector and fare type group
- Canadian air carriers, Level I¹- Scheduled
services, 1997-2000

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1997-2000

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	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
	2000	162.8	204.4	188.3	138.8
International	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
	2000	133.9	166.9	218.8	119.6
Total	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
	2000	147.5	183.7	196.9	128.0

Table 5.2
Average fares by sector and fare type
group - Canadian air carriers, Level I¹ -
Scheduled services, 2000

Tableau 5.2
Tarifs moyens selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I¹ - Services réguliers, 2000

Sector Secteur	Total		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
\$												
Domestic - Intérieur	209.30	223.50	F	F	716.90	849.20	498.90	459.80	170.70	195.50	70.40	77.70
Short-haul - Court-courrier	150.20	159.60	F	F	364.90	442.00	287.30	262.20	135.90	150.00	71.20	50.70
Long-haul - Long-courrier	280.70	294.80	F	F	933.40	1 061.10	722.70	650.20	214.60	247.40	69.80	113.30
International	369.80	358.50	1 056.40	1 040.20 ^E	1 299.00	1 495.70	606.30	749.50	323.90	321.60	118.10	185.60
Total	270.60	279.60	F	F	954.70	1 187.70	530.90	521.80	230.00	249.40	87.50	103.60

1. For 2000, the air carriers included are the Level I carriers AirBC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and WestJet and the Level II carriers Air Nova and Air Ontario. - En 2000, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs de niveau I AirBC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée, Canadien Régional (1998) Ltée et WestJet et les transporteurs de niveau II Air Nova et Air Ontario.

Note: To obtain information on the signification of the codes E and F, refer to the Section 'Methodology and data limitations'. - Pour obtenir de l'information sur la signification des codes E et F, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.3
Distribution of passengers by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2000

Tableau 5.3
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 2000

		Fare type group - Groupe tarifaire									
Sector		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Secteur		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
		1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
		%									
Domestic - Intérieur		0	0	3.1	1.3	7.0	7.6	88.3	90.3	1.5	0.8
Short-haul - Court-courrier		0 ^E	0 ^E	2.2	0.9	6.6	7.0	90.1	91.2	1.1	0.8
Long-haul - Long-courrier		0 ^E	0	4.3	1.9	7.5	8.2	86.2	89.2	2.0	0.7
International		0.2	0.1	3.5	2.1	4.8	2.9	90.1	94.6	1.4	0.3
Total		0.1	0	3.3	1.7	6.2	5.6	89.0	92.1	1.5	0.6

Table 5.4
Distribution of passenger-kilometres by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2000

Tableau 5.4
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 2000

		Fare type group - Groupe tarifaire									
Sector		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Secteur		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
		1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
		%									
Domestic - Intérieur		0 ^E	0 ^E	4.3	2.0	6.6	7.5	87.0	89.9	2.1	0.7
Short-haul - Court-courrier		0 ^E	F	2.3	0.9	5.9	7.6	90.7	90.6	1.1	0.9
Long-haul - Long-courrier		0 ^E	0 ^E	4.8	2.2	6.8	7.4	86.1	89.7	2.3	0.6
International		0.1	0	4.3	2.9	2.1	1.8	92.2	94.9	1.3	0.3
Total		0.1	0	4.3	2.6	3.7	3.7	90.3	93.2	1.6	0.4

1. For 2000, the air carriers included are the Level I carriers AirBC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and WestJet and the Level II carriers Air Nova and Air Ontario. - En 2000, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs de niveau I AirBC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée, Canadien Régional (1998) Ltée et WestJet et les transporteurs de niveau II Air Nova et Air Ontario.

Note: To obtain information on the signification of the codes E and F, refer to the Section 'Methodology and data limitations'. - Pour obtenir de l'information sur la signification des codes E et F, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.5
Distribution of domestic passengers by province and territory, by fare type group - Canadian air carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2000

Tableau 5.5
Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 2000

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
	%									
Newfoundland and Labrador - Terre-Neuve-et-Labrador	F	0	1.7	1.4	7.3	5.2	88.4	92.7	2.6	0.8 ^E
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	0	x	1.6 ^E	x	6.2	x	90.5	x	1.7 ^E	x
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	F	F	2.7	1.1	7.9	5.1	87.6	93.2	1.8	0.6
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	F	F	0.7	0.9	10.5	6.9	87.4	92.0	1.4 ^E	0.3 ^E
Quebec - Québec	0 ^E	F	2.7	1.3	7.6	3.9	87.7	94.4	1.9	0.4 ^E
Ontario	0 ^E	0 ^E	3.9	1.7	7.6	5.9	86.9	92.0	1.6	0.5
Manitoba	F	F	3.1	1.2	9.6	10.0	85.7	87.7	1.6	1.1
Saskatchewan	F	F	2.0	1.4	5.2	9.2	91.5	88.1	1.2	1.3
Alberta	0 ^E	0 ^E	3.1	1.2	5.7	10.7	89.7	86.9	1.4	1.2
British Columbia - Colombie- Britannique	0 ^E	0 ^E	2.7	1.2	5.6	8.4	90.4	89.3	1.2	1.0
Yukon and Northwest Territories (including Nunavut) - Yukon et Territoires du Nord-Ouest (incluant Nunavut)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0	0	3.1	1.3	7.0	7.6	88.3	90.3	1.5	0.8

1. For 2000, the air carriers included are the Level I carriers AirBC, Air Canada, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and WestJet and the Level II carriers Air Nova and Air Ontario. - En 2000, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs de niveau I AirBC, Air Canada, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée, Canadien Régional (1998) Ltée et WestJet et les transporteurs de niveau II Air Nova et Air Ontario.

Note: To obtain information on the signification of the codes E and F, refer to the Section 'Methodology and data limitations'. - Pour obtenir de l'information sur la signification des codes E et F, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.6
Distribution of domestic passengers by fare
type group for selected cities - Canadian air
carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2000

Tableau 5.6
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe
tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 2000

City of enplanement ²	Passengers			Fare type group - Groupe tarifaire										
	Passengers		Change Variation	First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
Ville d'embarquement ²	Passagers			1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
No. - Nbre (⁰⁰⁰)	%		%											
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)														
Calgary	1 237	1 444	16.8	0 ^E	F	2.0	0.8	3.4	10.2	93.6	87.6	0.9	1.4	
Edmonton	387	499	28.9	F	F	1.5	0.6	8.0	15.5	89.7	82.7	0.8 ^E	1.2	
Halifax	212	x	x	0	x	1.0	x	7.2	x	90.9	x	0.9 ^E	x	
Montréal	1 299	1 176	-9.5	F	F	3.0	1.0	5.9	2.5	89.0	96.2	2.1 ^E	F	
Ottawa	669	700	4.6	F	F	3.9	1.7	6.3	4.2	88.0	93.7	1.9 ^E	0.3 ^E	
Regina	129	142	10.3	F	F	1.7	0.9	4.3	7.3	93.1	90.3	0.9	1.5	
Saskatoon	148	154	3.6	F	0	1.5	1.0	3.2	7.6	94.3	89.0	1.1	2.4	
Toronto	1 982	2 050	3.4	0 ^E	F	3.4	1.1	5.5	2.9	90.3	95.7	0.8	0.3	
Vancouver	1 384	1 587	14.7	0 ^E	F	1.8	0.9	5.6	8.8	91.8	88.9	0.7	1.4	
Winnipeg	99	99	-0.8	F	0	1.4	1.2 ^E	12.3	14.2	85.7	82.8	0.6 ^E	1.7	
Total	7 546	x	x	0	0	2.6	1.0	5.5	6.5	90.7	91.6	1.1	0.8	
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	791	898	13.6	0 ^E	0 ^E	5.8	2.3	6.1	8.3	85.8	88.4	2.3 ^E	1.0	
Edmonton	628	827	31.7	F	F	3.7	1.1	5.7	9.3	88.8	88.6	1.8	1.0 ^E	
Halifax	760	720	-5.2	F	F	3.2	1.3	8.2	5.7	86.5	92.3	2.0	0.8	
Montréal	356	401	12.6	F	F	3.9	2.5	6.2	6.7	88.0	90.2	1.8	0.6 ^E	
Ottawa	342	369	7.7	F	F	4.6	2.9	8.0	9.9	86.0	86.7	1.4 ^E	0.5 ^E	
Regina	81	116	43.4	0	F	2.7	2.0 ^E	8.0	11.4	87.9	86.0	1.4 ^E	0.6 ^E	
Saskatoon	89	114	27.6	0	F	2.9	1.9 ^E	7.1	11.3	88.1	86.3	1.9 ^E	0.5 ^E	
Toronto	2 531	2 766	9.3	0 ^E	0 ^E	4.8	2.2	8.8	7.2	84.3	89.9	2.1	0.6	
Vancouver	1 474	1 710	16.0	0 ^E	0 ^E	4.9	2.1	4.0	5.9	89.0	91.3	2.1	0.6	
Winnipeg	654	787	20.3	F	F	3.3	1.2	8.5	9.0	86.4	88.8	1.8	1.0	
Total	7 707	8 707	13.0	0	0	4.5	2.0	7.1	7.5	86.4	89.8	2.0	0.7	
Total Domestic - Total Intérieur														
Calgary	2 027	2 342	15.5	0 ^E	0 ^E	3.5	1.4	4.5	9.4	90.6	87.9	1.5	1.2	
Edmonton	1 015	1 326	30.6	0 ^E	F	2.9	0.9	6.5	11.6	89.2	86.3	1.4	1.1	
Halifax	972	x	x	F	F	2.8	1.1	8.0	5.1	87.5	93.1	1.8	0.7	
Montréal	1 655	1 577	-4.7	0 ^E	F	3.2	1.4	6.0	3.5	88.8	94.7	2.0	0.4 ^E	
Ottawa	1 012	1 069	5.6	0 ^E	F	4.1	2.1	6.9	6.2	87.3	91.3	1.7 ^E	0.4	
Regina	210	258	23.0	F	F	2.1	1.4 ^E	5.7	9.2	91.1	88.4	1.1	1.1	
Saskatoon	237	267	12.6	F	F	2.0	1.4	4.7	9.2	91.9	87.8	1.4 ^E	1.6	
Toronto	4 513	4 816	6.7	0 ^E	0 ^E	4.2	1.7	7.3	5.4	86.9	92.4	1.5	0.5	
Vancouver	2 859	3 297	15.3	0 ^E	0 ^E	3.4	1.5	4.8	7.3	90.4	90.1	1.4	1.0	
Winnipeg	753	885	17.5	F	F	3.0	1.2	9.0	9.6	86.3	88.2	1.7	1.0	
Total	15 253	x	x	0	0	3.5	1.5	6.3	7.0	88.6	90.7	1.6	0.8	

1. For 2000, the air carriers included are the Level I carriers AirBC, Air Canada, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and WestJet and the Level II carriers Air Nova and Air Ontario. - En 2000, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs de niveau I AirBC, Air Canada, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée, Canadien Régional (1998) Ltée et WestJet et les transporteurs de niveau II Air Nova et Air Ontario.

2. Where 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: To obtain information on the signification of the codes E and F, refer to the Section 'Methodology and data limitations'. - Pour obtenir de l'information sur la signification des codes E et F, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.7
Average domestic fares by fare type group for
selected cities - Canadian air carriers, Level I¹
- Scheduled services, 2000

Tableau 5.7
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour
des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 2000

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	
	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier < 800 km)												
Calgary	128.50	9.2	F	F	459.10	21.7	218.20	-17.4	116.00	8.3	50.70	-16.0
Edmonton	134.40	12.8	F	F	313.50 ^E	34.2	217.60	-12.5	118.90	12.2	37.80	-50.3
Halifax	x	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ottawa	192.60	8.9	F	F	416.40	22.1	311.80	11.8	183.60	11.5	46.70 ^E	-28.4
Regina	144.60	2.2	F	F	451.40	10.2	267.50	-22.6	133.00	4.3	59.10 ^E	-27.3
Saskatoon	135.00	5.8	0	F	411.50 ^E	-2.8	255.80	-23.5	124.00	7.2	44.40 ^E	-67.9
Toronto	189.50	6.3	F	F	453.40	25.8	339.60	10.0	182.30	10.8	64.60 ^E	0.0
Vancouver	126.80	8.6	F	F	467.70	16.6	235.80	-4.7	113.70	9.7	47.20	-13.2
Winnipeg	192.90	6.0	0	F	443.20 ^E	2.0	354.70	-7.5	163.50	9.6	93.70 ^E	-32.0
Total	161.70	6.4	F	F	446.60	22.8	255.00	-10.7	152.90	10.1	51.60	-18.8
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	336.30	6.0	F	F	1 128.60	12.9	788.00	-14.9	275.90	17.5	105.80 ^E	81.5
Edmonton	246.90	2.6	F	F	1 007.50	30.4	555.70	-27.9	206.30	9.8	108.20 ^E	33.2
Halifax	249.70	5.1	F	F	704.60	9.4	543.90	-0.7	226.90	15.3	55.30	-26.9
Montréal	343.30	11.7	F	F	1 219.90	9.0	895.20	8.0	279.10	17.0	F	F
Ottawa	380.70	14.5	F	F	1 093.80	8.3	887.30	6.7	300.50	18.4	F	F
Regina	266.00	5.3	F	...	858.20 ^E	-9.4	533.10 ^E	-26.2	218.10	14.4	97.50 ^E	-28.4
Saskatoon	264.30	5.4	F	...	914.40 ^E	2.6	499.00	-32.4	220.20	14.0	71.80 ^E	-48.3
Toronto	318.00	7.4	1 288.60 ^E	F	1 055.50	10.3	745.10	2.4	266.80	21.8	123.90 ^E	...
Vancouver	303.00	5.2	1 636.70 ^E	F	1 265.10	21.4	715.90	-21.8	254.20	13.5	155.40 ^E	...
Winnipeg	224.60	-1.0	F	F	773.40	5.4	462.80	-26.4	194.20	13.6	107.20	39.5
Total	298.50	6.0	F	F	1 079.60	14.8	685.00	-8.3	250.40	16.7	116.50	77.8
Total Domestic - Total Intérieur												
Calgary	208.10	6.4	1 143.00 ^E	F	880.80	13.0	409.50	-33.4	177.70	15.1	68.00 ^E	15.1
Edmonton	204.60	5.3	F	F	839.10	26.5	386.20	-26.9	174.80	11.7	78.30	-2.3
Halifax	228.70	5.9	F	F	678.50	9.5	516.10	3.2	208.80	15.8	54.50	-28.0
Montréal	235.80	12.6	F	F	806.20	43.9	606.30	46.6	213.90	15.0	F	F
Ottawa	257.50	12.2	F	F	736.20	24.0	629.50	26.7	221.90	14.2	77.90 ^E	3.0
Regina	199.10	8.0	F	F	714.50 ^E	6.2	416.20	-24.2	170.20	12.7	68.50 ^E	-37.3
Saskatoon	190.00	9.3	F	F	704.40	4.3	383.30	-32.2	164.20	14.4	48.00	-65.4
Toronto	263.30	7.7	1 123.00 ^E	F	890.20	19.4	653.20	10.8	229.50	18.2	109.70	99.3
Vancouver	218.20	6.4	1 440.50 ^E	F	1 045.30	19.0	437.50	-18.0	187.50	13.8	82.40	49.4
Winnipeg	221.10	0.1	F	F	736.70	2.9	444.90	-23.9	191.00	13.6	104.70	31.2
Total	232.80	7.0	F	F	876.30	19.9	493.70	-9.7	203.10	15.3	83.20	28.4

1. For 2000, the air carriers included are the Level I carriers AirBC, Air Canada, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and WestJet and the Level II carriers Air Nova and Air Ontario. - En 2000, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs de niveau I AirBC, Air Canada, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée, Canadien Régional (1998) Ltée et WestJet et les transporteurs de niveau II Air Nova et Air Ontario.

2. Where 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: To obtain information on the signification of the codes E and F, refer to the Section 'Methodology and data limitations'. - Pour obtenir de l'information sur la signification des codes E et F, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.8
Revenue per domestic passenger-kilometre, by
hub category and fare type group - Canadian
air carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2000

Tableau 5.8
Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur,
selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire
- Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ -
Services réguliers, 2000

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	
	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation	2000	Change 00/99 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-large / Grand-grand	12.6	9.9	52.7 ^E	22.2	41.9	15.9	33.3	3.4	10.6	19.8	5.3	...
Large-medium / Grand-moyen	18.7	6.5	76.6 ^E	11.9	49.9	7.8	37.2	-8.2	16.8	12.9	7.7	77.1
Large-small / Grand-petit	19.5	-6.9	F	F	49.5	-10.1	35.7	-31.8	17.0	0.4	8.5	6.7
Medium-medium / Moyen-moyen	19.8	-3.1	F	F	55.4	-2.1	36.8	-20.0	17.1	3.1	8.7 ^E	-34.1
Medium-small / Moyen-petit	23.5	-20.3	F	F	70.4	3.2	31.2	-53.2	22.2	-12.5	10.3 ^E	-41.0
Small-small / Petit-petit	x	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x	x

1. For 2000, the air carriers included are the Level I carriers AirBC, Air Canada, Canada 3000, Canadian Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and WestJet and the Level II carriers Air Nova and Air Ontario. - En 2000, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs de niveau I AirBC, Air Canada, Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien Ltée, Canadien Régional (1998) Ltée et WestJet et les transporteurs de niveau II Air Nova et Air Ontario.

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'.

Note: To obtain information on the signification of the codes E and F, refer to the Section 'Methodology and data limitations'. - Pour obtenir de l'information sur la signification des codes E et F, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Part III
Civil aviation

Section 6
Aircraft movements

Table 6.1
Itinerant aircraft movements at NAV CANADA
towered airports, by type of movement, 2000

Partie III
Aviation civile

Section 6
Mouvements d'aéronefs

Tableau 6.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon le genre
de mouvement, 2000

Type of movement ¹	1999	2000	Change
Genre de mouvement ¹			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 982 599	2 807 848	-5.9
Transborder - Transfrontalier	497 597	528 587	6.2
International - International	79 049	82 764	4.7
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total commercial - Total commerciaux	2 980 651	2 833 533	-4.9
Private - Privés	481 783	489 533	1.6
Government - Officiels	96 811	96 133	-0.7
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	2 191 555	2 092 934	-4.5
Visual flights - Vols à vue	1 367 690	1 326 265	-3.0
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	1 099 409	1 112 727	1.2
Turboprop - Turbopropulseurs	1 042 242	939 838	-9.8
Piston - À pistons	1 239 947	1 191 490	-3.9
Helicopter - Hélicoptères	169 857	167 696	-1.3
Other - Autres	7 790	7 448	-4.4
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 684 862	1 621 377	-3.8
5 671 - 136 000 kg	1 748 481	1 657 988	-5.2
136 001 kg or more - 136 001 kg ou plus	125 902	139 834	11.1
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 559 245	3 419 199	-3.9

1. Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Source: Aircraft Movement Statistics 2001, TP577. - Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs 2001, TP577.

Table 6.2
Total aircraft movements at NAV CANADA towered
airports, by class of operation, 2000

Tableau 6.2
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe
de vol, 2000

Rank 2000	Rank 1999	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 2000	Rang 1999	Aéroport	2000	Change 2000/1999 Variation	2000	Change 2000/1999 Variation	2000	Change 2000/1999 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl	422 995	-0.4	422 995	-0.4	0	...
2	2	Vancouver Intl	337 581	-8.4	337 495	-8.4	86	...
3	3	Calgary Intl	242 841	-8.0	231 913	-8.5	10 928	5.9
4	4	Montréal/Dorval Intl	209 732	-5.2	209 732	-5.2	0	...
5	5	Boundary Bay	204 527	-0.7	77 111	8.3	127 416	-5.5
6	6	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl	181 399	-2.8	138 001	-2.7	43 398	-3.4
7	8	Victoria Intl	175 177	-2.6	104 990	-3.0	70 187	-2.0
8	7	Montréal/St-Hubert	170 018	-7.6	82 213	-9.0	87 805	-6.3
9	10	Calgary/Springbank	161 355	0.9	64 939	16.8	96 416	-7.6
10	11	Winnipeg Intl	154 676	-1.2	137 036	1.4	17 640	-17.2
11	9	Toronto/Buttonville	153 268	-6.5	77 737	-6.6	75 531	-6.3
12	15	Waterloo Regional	142 743	2.2	58 450	5.8	84 293	-0.1
13	14	Quebec/Jean Lesage Intl	142 696	0.0	99 223	-3.2	43 473	8.2
14	13	Abbotsford	142 582	-0.7	67 456	10.6	75 126	-9.1
15	12	Toronto/City Centre	137 057	-8.9	62 873	-8.8	74 184	-9.0
16	16	Halifax Intl	136 121	-2.4	91 992	-11.0	44 129	22.4
17	17	London	118 972	-13.1	68 235	-6.3	50 737	-20.8
18	19	Edmonton Intl	103 538	-6.4	97 726	-7.1	5 812	7.9
19	22	Hamilton	101 780	2.3	54 612	7.8	47 168	-3.3
20	18	Winnipeg/St Andrews	101 708	-15.8	26 957	-9.2	74 751	-18.0
21	23	Thunder Bay	98 860	4.9	53 744	1.4	45 116	9.3
22	21	Saskatoon/JG Diefenbaker	98 038	-3.5	59 174	-11.1	38 864	11.0
23	24	Langley	96 994	3.5	32 983	9.1	64 011	0.8
24	27	Pitt Meadows	95 272	6.7	38 018	10.9	57 254	4.1
25	26	Edmonton City Centre	94 511	3.4	83 716	4.4	10 795	-3.9
26	28	Edmonton/Villeneuve	89 647	1.4	18 993	-0.9	70 654	2.0
27	25	Kelowna	81 744	-11.7	49 457	-11.2	32 287	-12.4
28	20	Moncton	75 211	-27.3	49 453	-21.8	25 758	-36.0
29	29	Oshawa	73 431	-8.5	35 266	-11.8	38 165	-5.3
30	33	Gander Intl	68 849	0.9	39 037	-5.7	29 812	11.0
31	32	Chicoutimi/St-Honore	66 617	-5.1	23 656	-9.8	42 961	-2.3
32	30	Regina	61 725	-13.2	43 952	-8.9	17 773	-22.1
33	39	Yellowknife	61 455	17.5	36 913	11.8	24 542	27.0
34	37	Vancouver Harbour	59 776	2.9	55 626	3.0	4 150	1.4
35	31	St John's	55 965	-21.1	44 377	-12.6	11 588	-42.3
36	36	Prince George	55 557	-5.7	34 489	-9.3	21 068	0.8
37	35	Sudbury	52 976	-14.4	36 043	-4.1	16 933	-30.3
38	34	Windsor	50 561	-18.4	30 493	-13.8	20 068	-24.5
39	40	Montréal/Mirabel	48 696	-0.9	39 879	-3.0	8 817	9.8
40	38	Sault Ste Marie	48 597	-16.3	28 667	-10.3	19 930	-23.7
41	41	St-Jean	42 311	-5.9	27 949	1.0	14 362	-17.0
42	43	Whitehorse	31 728	10.5	19 395	1.3	12 333	29.0
43	42	Sept-Iles	30 243	-8.9	26 233	-10.2	4 010	0.3
		Total (43)	5 079 530	-4.6	3 419 199	-3.9	1 660 331	-5.8

Section 7
Aircraft registered and pilot licences

Table 7.1
Summary of Canadian civil aircraft register, by
type of aircraft, 2000

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1999	2000	Change
	No. - Nbre	No. - Nbre	Variation %
Airplanes - Avions	20 768	20 789	0.1
Helicopters - Hélicoptères	1 711	1 753	2.5
Gliders - Planeurs	596	600	0.7
Balloons - Aérostats	442	444	0.5
Gyroplanes - Autogires	181	186	2.8
Airships - Dirigeables	2	2	0.0
Ultra-light - Ultra-léger	4 346	4 467	2.8
Total	28 046	28 241	0.7

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 7.2
Pilot licences in force in Canada, 2000

Tableau 7.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 2000

	1999	2000	Change
	No. - Nbre	No. - Nbre	Variation %
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes : hélicoptère et avion			
Private - Privé	28 259	28 624	1.3
Commercial - Professionnel	12 399	12 418	0.2
Airline transport - De ligne	11 555	11 813	2.2
Sub-total - Sous-total	52 213	52 855	1.2
Glider - Planeur	5 969	5 991	0.4
Gyroplane - Autogire	25	32	28.0
Free balloon - Ballon libre	266	267	0.4
Ultra-light pilot - Pilote d'ultra-léger	2 600	2 534	-2.5
Recreational pilot - Pilote de loisir	1 019	1 121	10.0
Total	62 092	62 800	1.1

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 five 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 cinq 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
Niveau	Services réguliers	Services d'affrètement	Bilan	État Revenu et dépenses
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel
III	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
V	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 3.5 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.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre:
 telephone: 1-866-500-8400;
 Internet: aviationstatistics@statcan.ca

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.

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.

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.

- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.5 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.

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 :
 téléphone : 1-866-500-8400 ;
 Internet : aviationstatistics@statcan.ca

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.

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.

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 the code E 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 the code F.

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 2000 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 le code E 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 du code F.

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 2000 est la suivante :

Grandes villes-pivots : Calgary, Toronto et Vancouver.

Moyennes villes-pivots : Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria et Winnipeg.

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

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

(iv) Imputation has been performed for incomplete and missing data. The amount of estimation was higher for the fourth quarter 2000.

(iv) Des imputations ont été effectuées pour les données incomplètes et manquantes. La quantité des estimations était plus élevée pour le quatrième trimestre de 2000.

Users requiring more information about the Fare Basis Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre:

telephone: 1-866-500-8400;

Internet: aviationstatistics@statcan.ca

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur la base tarifaire peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation :

téléphone : 1-866-500-8400 ;

Internet : aviationstatistics@statcan.ca

Aircraft movement survey

Coverage/survey universe

The statistics appearing in Section 6 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. 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.

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 6 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. 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'emmagasinage 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.

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.

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:
telephone: 1-866-500-8400;
Internet: aviationstatistics@statcan.ca

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.

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 :
téléphone : 1-866-500-8400 ;
Internet : aviationstatistics@statcan.ca

Factors which may have influenced the data

- a) Revisions were made to the 1999 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1999 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1999 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 2000 are shown in the following table with comparative 1999 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 1999 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1999 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1999.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 2000 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1999 sont également présentées.

	1999	2000	Change Variation %	
Level IA	2	2	0.0	Niveau IA
Level IB-II	28	18	-35.7	Niveau IB-II
Level III	69	106	53.6	Niveau III
Level IV	125	0	-100.0	Niveau IV
Total	224	126	-43.8	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 2000 are as follows: Level IB-II - 0 and Level III - 0.
- d) Estimates for non-response totaled 3.8% in 2000.
- 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 126 carriers in 2000, 75 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 91.9% of all revenues reported.
- f) 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 2000, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit : niveau IB-II - 0 et niveau III - 0.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 3,8 % en 2000.
- 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 126 transporteurs en 2000, 75 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 91,9 % de toutes les recettes générées.
- f) 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 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 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 (1999). This includes every Canadian air carrier 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 II (2000). This includes every Canadian air carrier that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 100,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 30 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III (1999). This includes every Canadian air carrier 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 III (2000). This includes every Canadian air carrier that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$1,000,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level IV (1999). This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II or III 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 IV (2000). Not applicable.

Level V (1999). This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II or III 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 V (2000). This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II or III that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$1,000,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

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 manœuvre 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 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 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 (1999). Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien 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 II (2000). Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 100 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 30 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III (1999). Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien 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 III (2000). Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 1 000 000\$ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau IV (1999). Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II ou III 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 IV (2000). Non applicable.

Niveau V (1999). Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II ou III 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 V (2000). Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II ou III qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 1 000 000\$ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

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 bénéfiques 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.	11.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, H.S., Bil.
51-004-XIB	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, O., Bil.	9.00	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 51-204-XIF	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.
51-205-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.
53F-004-XIE 53F-004-XIF	Canadian Vehicle Survey, Q., English and French editions.		Enquête sur les véhicules au Canada, T., Éditions française et anglaise.
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.
53-222-XIB	Trucking in Canada, A., Bil.	39.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
53-223-XIE 53-223-XIF	Canadian Vehicle Survey, A., English and French editions.		Enquête sur les véhicules au Canada, A., Éditions française et anglaise.
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 Q. - Quarterly			A. - Annuel M. - Mensuel H.S. - Hors série Bil. - Bilingue T. - Trimestriel
XIB = Electronic copy XIE = English copy XIF = French copy			XIB = Copie électronique XIE = Copie anglaise XIF = Copie française
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 2003			Dernière révision : Avril 2003

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.;

For further information

Please contact the Aviation Statistics Centre:
telephone: 1-866-500-8400;
Internet: aviationstatistics@statcan.ca

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. ;

Pour de plus amples renseignements

Veillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation :
téléphone : 1-866-500-8400 ;
Internet : aviationstatistics@statcan.ca