

Aviation

Aviation civile, statistiques d'exploitation et financières annuelles, transporteurs aériens canadiens, niveaux I à III

2007



Faits saillants

- En 2007, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III ont déclaré près de 55 millions de passagers embarqués, un niveau jusque-là inégalé, en hausse de 6,0 % par rapport à 2006, poursuivant la tendance à la hausse amorcée en 2004. Le secteur intérieur s'est accru de 6,7 % en 2007 pour atteindre 33,1 millions de passagers, alors que le secteur international (y compris entre le Canada et les États-Unis) a progressé de 4,8 % pour s'établir à 21,8 millions de passagers. Le nombre de passagers des vols réguliers a atteint 50,4 millions et celui des vols d'affrètement, 4,6 millions. En termes de passagers-kilomètres parcourus, ces transporteurs ont réalisé 126,4 milliards de passagers-kilomètres sur leurs liaisons régulières et leurs services d'affrètement en 2007, en hausse de 6,5 % par rapport à l'année précédente. Le secteur intérieur (+6,0 %) a progressé à peu près au même rythme que le secteur international (+6,7 %).
- En 2007, les recettes d'exploitation totales générées par les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III se sont chiffrées à 16,2 milliards de dollars, en hausse de 6,1 % par rapport à 2006, poursuivant la tendance à la hausse amorcée en 2004. Les dépenses d'exploitation totales ont atteint 15,1 milliards de dollars en 2007, en hausse de 3,6 % par rapport à l'année précédente. En 2007, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III ont connu une amélioration de leur rentabilité; ils ont déclaré un revenu net de 909,9 millions de dollars, un niveau jusque-là inégalé, comparativement à 328,0 millions de dollars en 2006.
- En 2007, 93,0 cents de chaque dollar de recettes d'exploitation ont servi à couvrir les dépenses d'exploitation. Les dépenses engagées au titre de l'exploitation des aéronefs ont absorbé la plus grosse part de chaque dollar de recettes d'exploitation, soit 47,7 cents, suivies par les dépenses relatives aux services généraux et à l'administration (29,9 cents) et à l'entretien (11,1 cents).
- Le total de l'actif des transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III a atteint 17,5 milliards de dollars en 2007, en hausse de 2,9 % par rapport à 2006.
- Les coefficients de rentabilité tels que la marge bénéficiaire, le rendement des investissements et le rendement de l'actif témoignent de la capacité bénéficiaire de l'industrie de l'aviation. En 2007, la marge bénéficiaire était plus élevée qu'en 2006, augmentant de 2,1 % à 5,6 %. Cela indique que chaque dollar de service vendu a généré 5,6 cents de bénéfices pour les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III. Le rendement de l'actif et le rendement des investissements témoignent de la rentabilité prospère au sein de l'industrie de l'aviation en 2007. Le taux de rendement de l'actif est passé de 1,9 % en 2006 à 5,3 % en 2007, tandis que le taux de rendement de l'investissement est passé de 3,9 % en 2006 à 7,6 % en 2007.

- Le nombre total de personnes travaillant dans l'industrie de l'aviation a progressé de 4,7 % pour s'établir à 40 649, alors que le total des salaires et traitements s'est accru de 9,0 % pour atteindre 2,5 milliards de dollars. En 2007, les salaires et traitements versés à leurs employés par les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III représentaient 16,7 % de leurs dépenses d'exploitation.
- En 2007, les recettes d'exploitation par employé ont atteint 399 084 \$, en hausse de 1,4 % par rapport à 2006. Ce gain fait suite à la hausse de 6,3 % enregistrée entre 2005 et 2006. Un autre élément d'appréciation qui permet de mesurer la productivité au sein de l'industrie de l'aviation consiste à calculer le nombre de tonnes-kilomètres « produites » par employé. Selon ce critère, la productivité reliée au travail en 2007 a décliné de 2,9 % par rapport à 2006, alors qu'en 2006 elle a dépassé le niveau de l'année précédente (+6,2 %).
- Les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III ont consommé 5,9 milliards de litre de carburant (carburant à turbine et essence) en 2007 et ils ont dépensé 4,0 milliards de dollars pour s'approvisionner en carburant. En 2007, les dépenses en carburant figuraient pour 26,3 % des dépenses d'exploitation.
- Les tonnes-kilomètres réalisées par litre de carburant consommé ont enregistré des augmentations en 2006 (+8,6 %) et en 2007 (+0,1 %). Ces résultats signifient que les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III se sont protégés en partie des effets des hausses des prix du carburant par l'amélioration technologique et l'augmentation de la productivité. Dans l'ensemble, entre 2005 et 2006, la productivité de l'industrie pour un litre de carburant a progressé en moyenne de 2,29 tonnes-kilomètres à 2,49 tonnes-kilomètres. En 2007, on pouvait également parcourir en moyenne 2,49 tonnes-kilomètres avec un litre de carburant.

Analyse

Quelques données clés sur l'industrie de l'aviation

En 2007, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III ont déclaré près de 55 millions de passagers embarqués, un niveau jusque-là inégalé, en hausse de 6,0 % par rapport à 2006, poursuivant la tendance à la hausse amorcée en 2004. Le secteur intérieur s'est accru de 6,7 % en 2007 pour atteindre 33,1 millions de passagers, alors que le secteur international (y compris entre le Canada et les États-Unis) a progressé de 4,8 % pour s'établir à 21,8 millions de passagers. Le nombre de passagers des vols réguliers a atteint 50,4 millions et celui des vols d'affrètement, 4,6 millions. Entre 1990 et 2007, le nombre de passagers transportés par les transporteurs canadiens a augmenté de 50,2 %, passant de 36,6 millions à près de 55 millions. Des périodes de forte croissance embrassent les années 1990 et 2000. Les deux relâchements dans ces périodes de croissance sont intervenus au cours de la récession du début des années 1990 et entre 2001 et 2003. La diminution des activités au cours de cette dernière période s'explique par plusieurs facteurs tels que les attentats terroristes de septembre 2001 aux États-Unis, l'épidémie de SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) et le début des hostilités en Iraq en 2003. L'industrie canadienne du transport aérien a récupéré en 2004 et 2005 grâce à la fermeté de l'économie et à sa restructuration.

Le nombre de passagers-kilomètres parcourus est un autre aspect important à retenir lorsque l'on étudie la croissance de l'industrie. Les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III ont réalisé 126,4 milliards de passagers-kilomètres sur leurs liaisons régulières et leurs services d'affrètement en 2007, en hausse de 6,5 % par rapport à l'année précédente. Le secteur intérieur (+6,0 %) a progressé à peu près au même rythme que le secteur international (+6,7 %). Entre 1990 et 2007, le nombre de passagers-kilomètres a presque doublé. Au cours de ces années, la distance moyenne d'un voyage a augmenté de 26,5 %, passant de 1 820 kilomètres en 1990 à 2 302 kilomètres en 2007. La distance moyenne parcourue par chaque passager dans les secteurs intérieur et international était respectivement de 1 316 kilomètres et de 3 794 kilomètres en 2007.

Analyse financière

En 2007, les recettes d'exploitation totales générées par les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III se sont chiffrées à 16,2 milliards de dollars, en hausse de 6,1 % par rapport à 2006, poursuivant la tendance à la hausse amorcée en 2004. En 1990, les recettes d'exploitation s'élevaient à 7,7 milliards de dollars.

Les dépenses d'exploitation totales entre 1990 et 2007 ont suivi à peu près la même courbe de croissance que les recettes d'exploitation, même si elles ont été presque systématiquement inférieures (voir graphique 1). Elles sont passées de 7,8 milliards de dollars en 1990 à 15,1 milliards de dollars en 2007, en hausse de 3,6 % par rapport à l'année précédente.

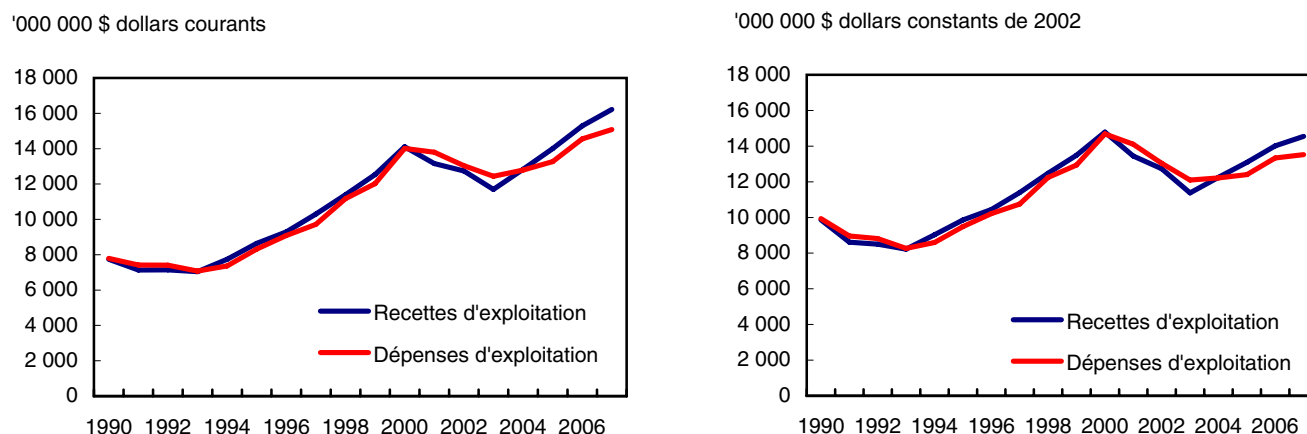
Entre 1990 et 2007, les recettes et les dépenses d'exploitation, corrigées de l'inflation, ont affiché des gains de 47,4 % et de 36,1 % respectivement. Tel que montré dans le graphique 1, en 1990, les recettes d'exploitation étaient d'environ 9,9 milliards de dollars, tout comme les dépenses d'exploitation. En 2007, les recettes et les dépenses ont atteint respectivement 14,5 milliards de dollars et 13,5 milliards de dollars (dollars constants de 2002).

Il convient toutefois de signaler qu'il y a eu certaines exceptions à ce profil de croissance soutenue. Les diminutions les plus marquées sont survenues au début de la récession économique au Canada au début des années 1990 et pendant la période de 2001 à 2003. Entre 1990 et 2007, les recettes d'exploitation de l'industrie, en dollars courants, ont couvert les dépenses d'exploitation tout au long de la période, sauf sept années (de 1990 à 1993 et de 2001 à 2003). Pendant cette période, les revenus annuels nets de l'industrie ont accusé un déficit à 12 reprises, déficit attribuable en grande partie aux dépenses hors exploitation¹. Sur une période de 15 ans, de 1990 à 2004, l'industrie a perdu 6,9 milliards de dollars. Toutefois, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III sont redevenus bénéficiaires en 2005. En 2007, ces transporteurs ont connu une amélioration de leur rentabilité; ils ont

1. Il y a des revenus et des dépenses hors exploitation qui peuvent sérieusement affecter les revenus nets des transporteurs aériens. Par exemple, les revenus hors exploitation peuvent être des gains en capital résultant de la vente d'aéronefs, d'intérêts créditeurs et d'ajustements de devises étrangères. Les dépenses hors exploitation peuvent être des pertes en capital et des intérêts sur des emprunts bancaires et d'autres dettes.

déclaré un revenu net de 909,9 millions de dollars, un niveau jusque-là inégalé, comparativement à 328,0 millions de dollars en 2006.

Graphique 1
Recettes et dépenses d'exploitation, 1990 à 2007



Ce qu'il advient de chaque dollar de recettes d'exploitation

Une autre façon d'analyser la performance de l'industrie est d'examiner de quelle façon est dépensé chaque dollar de recettes d'exploitation. En 2007, par exemple, 93,0 cents de chaque dollar de recettes d'exploitation ont servi à couvrir les dépenses d'exploitation. En 1990, cependant, toutes les dépenses d'exploitation n'étaient pas couvertes par les recettes d'exploitation; pour chaque dollar de recettes d'exploitation perçu, on a engagé 1,01 \$ de dépenses d'exploitation (voir tableau 1).

Comme le révèle le graphique 2, les deux postes de dépenses les plus élevés pour une compagnie aérienne étaient l'exploitation des aéronefs² et les services généraux et l'administration³. De ces deux postes, les dépenses engagées au titre de l'exploitation des aéronefs ont absorbé la plus grosse part de chaque dollar de recettes d'exploitation en 2007, soit 47,7 cents. En 1990, 36,2 cents de chaque dollar de recettes d'exploitation étaient dépensés au titre de l'exploitation des aéronefs. La hausse des dépenses relatives à l'exploitation des aéronefs peut s'expliquer en grande partie par des augmentations dans les coûts du carburant et dans les salaires et traitements (voir tableau 2). Entre 1990 et 2007, les dépenses relatives aux services généraux et à l'administration ont régressé de façon marquée, passant de 48,0 cents de chaque dollar de recettes d'exploitation à 29,9 cents. En 1990, si les dépenses allouées à ce poste ont absorbé près de la moitié de chaque dollar de recettes d'exploitation, cela tenait en partie à la nécessité accrue pour les compagnies aériennes de gérer les secteurs régis par l'État avant 1988⁴. Au fil des ans, la part relative des dépenses consacrée à la dépréciation et à l'entretien (équipement de vol et biens et équipement au sol) est demeurée assez stable. Cette stabilité est en partie attribuable aux programmes de remplacement de la flotte — la flotte modernisée des compagnies aériennes nécessitait moins d'entretien.

2. Les dépenses d'exploitation des aéronefs comprenaient les dépenses au titre des salaires et des traitements du personnel navigant, du carburant et de l'huile des aéronefs, des droits d'atterrissage et de navigation, des assurances des aéronefs, de la location d'aéronefs et d'autres dépenses.
3. Les services généraux et l'administration comprenaient les salaires et les traitements et le revenu supplémentaire du travail pour les employés de l'administration, les impôts fonciers et les frais de location d'immeubles, les achats de services de communications, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux.
4. En vertu de la réglementation, l'État gérait les routes en déterminant quelles compagnies aériennes pouvaient exploiter une route donnée et quel type d'aéronef elles pouvaient utiliser pour assurer le service. Depuis la déréglementation, les transporteurs aériens modifient leur capacité sur une route donnée en fonction des forces du marché.

Graphique 2
Ventilation de chaque dollar de recettes d'exploitation, années choisies

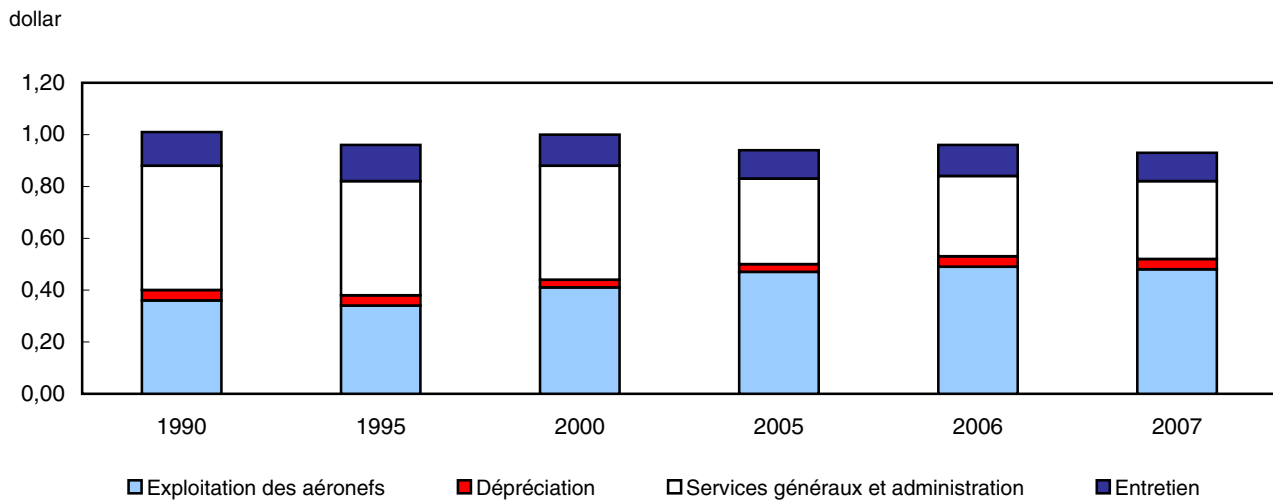


Tableau 1
Dépenses d'exploitation par poste de dépenses, années choisies

	Dépenses d'exploitation				Total des dépenses
	Exploitation des aéronefs	Dépréciation	Services généraux et administration	Entretien	
	cents				
1990	36,2	3,8	48,0	12,7	100,7
1995	34,1	4,0	44,2	14,0	96,2
2000	40,6	3,5	43,5	11,7	99,3
2005	46,9	3,5	33,4	11,1	94,8
2006	49,1	3,8	30,5	11,7	95,2
2007	47,7	4,3	29,9	11,1	93,0

Indicateurs de performance financière

Le ratio financier est un excellent moyen de juger de la situation économique d'une entreprise industrielle, et dans le cas qui nous préoccupe, de l'industrie du transport aérien. L'état des résultats fournit la situation financière actuelle, tandis que le bilan présente les résultats financiers à long terme. Les ratios servent par ailleurs à comparer la performance des différents transporteurs, à constater l'efficacité d'un transporteur donné au sein de l'industrie, et à mesurer les résultats d'une entreprise par rapport à une autre, ou de l'industrie canadienne du transport aérien par rapport à celle d'un autre pays.

Les trois principaux types de ratios financiers que nous considérons dans cette analyse sont les suivants : liquidité, solvabilité et rentabilité. Pour chaque catégorie, les ratios sont calculés comme suit :

Ratios de liquidité

Le *ratio du fonds de roulement* est obtenu en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme.

Le *ratio de la structure financière* est obtenu en divisant le passif à court terme par le total du passif.

Ratios de solvabilité

Le *ratio d'endettement* correspond au total du passif divisé par le total de l'actif.

Le *ratio « dette - avoir des actionnaires » (de levier)* correspond au total du passif divisé par le total de l'actif.

Ratios de rentabilité

Le *ratio d'exploitation* est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation.

La *marge bénéficiaire* correspond au revenu net divisé par les recettes d'exploitation.

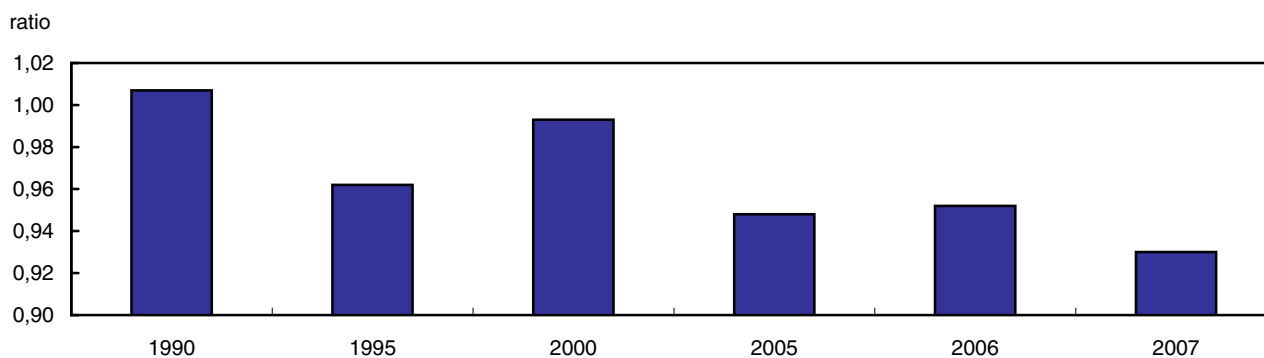
Le *rendement de l'actif* correspond au revenu net divisé par le total de l'actif.

Le *rendement des investissements* correspond à la somme du revenu net et des intérêts débiteurs divisée par le total de l'actif.

En 2007, le ratio d'exploitation (il permet de déterminer la capacité du transporteur de payer ses dettes à court terme et représente la proportion des recettes d'exploitation absorbée par les dépenses d'exploitation) s'est établi à 0,93, ce qui est inférieur au ratio de 0,95 obtenu en 2006. C'est donc dire que, dans l'ensemble, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III ont réalisé 7,0 cents de profit pour chaque dollar dépensé en 2007 et 5,0 cents en 2006. Un ratio d'exploitation supérieur à un indique que l'industrie a enregistré des pertes d'exploitation, comme ce fut le cas dans l'année de récession de 1990 (voir graphique 3). La hausse des dépenses de carburant et d'emploi, associée à une chute des coefficients de remplissage, expliquait en partie la baisse des revenus d'exploitation.

Graphique 3

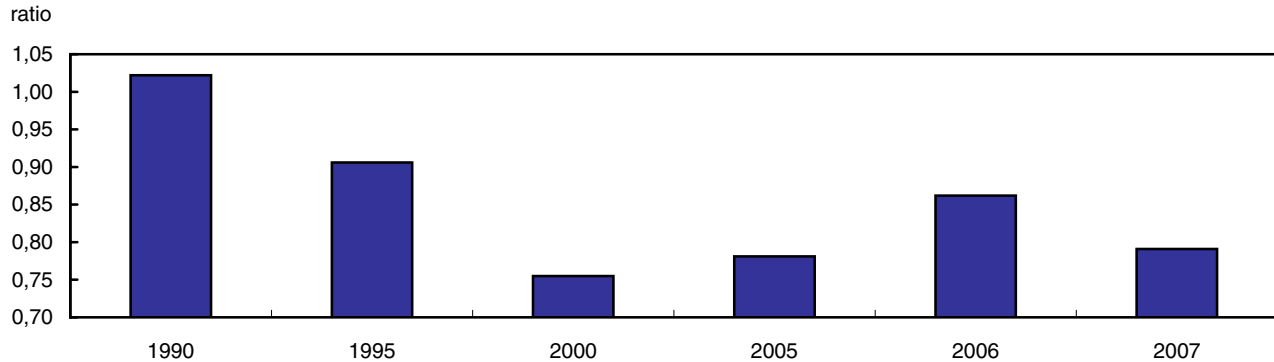
Indicateurs de performance financière, ratio d'exploitation, années choisies



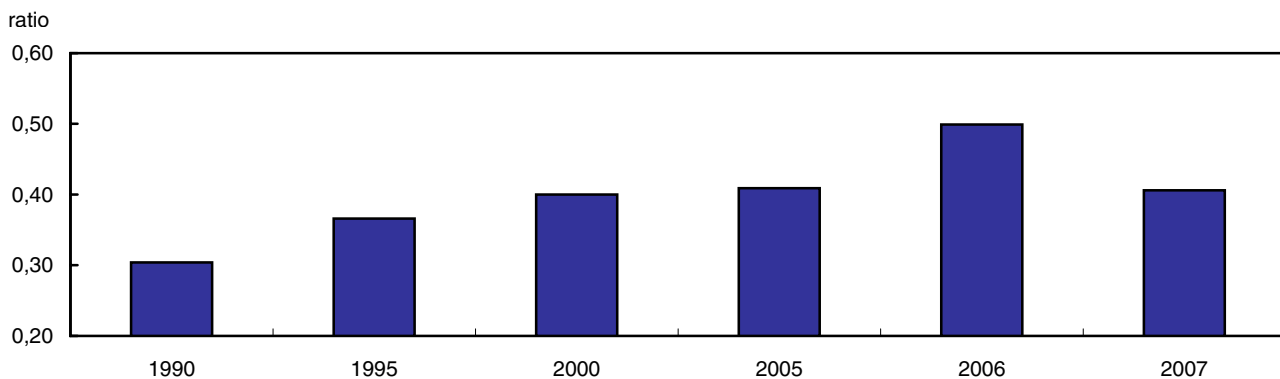
Tel que montré dans les graphiques 4 et 5, la liquidité de l'industrie, mesurée par le ratio du fonds de roulement (il mesure la capacité du transporteur de payer ses obligations financières lorsqu'elles arrivent à échéance, sans interrompre le cours normal de ses activités) et par le ratio de la structure financière (il mesure la part de la dette totale échéant avant la fin de l'exercice), a enregistré certaines variations au fil des ans. Le ratio du fonds de roulement — l'actif à court terme divisé par le passif à court terme — a diminué en 2007 pour se situer à 0,79, comparativement à 0,86 en 2006. L'affaïssement des ratios depuis 2000 signifie que les transporteurs aériens canadiens de niveaux

I à III étaient moins en mesure de payer les dettes à court terme que durant les périodes précédentes. Un ratio du fonds de roulement supérieur à un indique que l'industrie dispose de liquidités suffisantes, comme ce fut le cas en 1990. Le ratio de la structure financière a décliné de 49,9 % en 2006 à 40,6 % en 2007, environ le même niveau que celui obtenu en 2005 (40,9 %). Dans l'ensemble, l'industrie de l'aviation au Canada représente toujours une valeur nette positive (total de l'actif moins le total du passif). La valeur nette de l'industrie s'est accrue de 27,0 % pour atteindre 4,0 milliards de dollars en 2007, l'actif ayant crû et le passif ayant reculé.

Graphique 4
Indicateurs de performance financière, ratio du fonds de roulement, années choisies



Graphique 5
Indicateurs de performance financière, ratio de la structure financière, années choisies

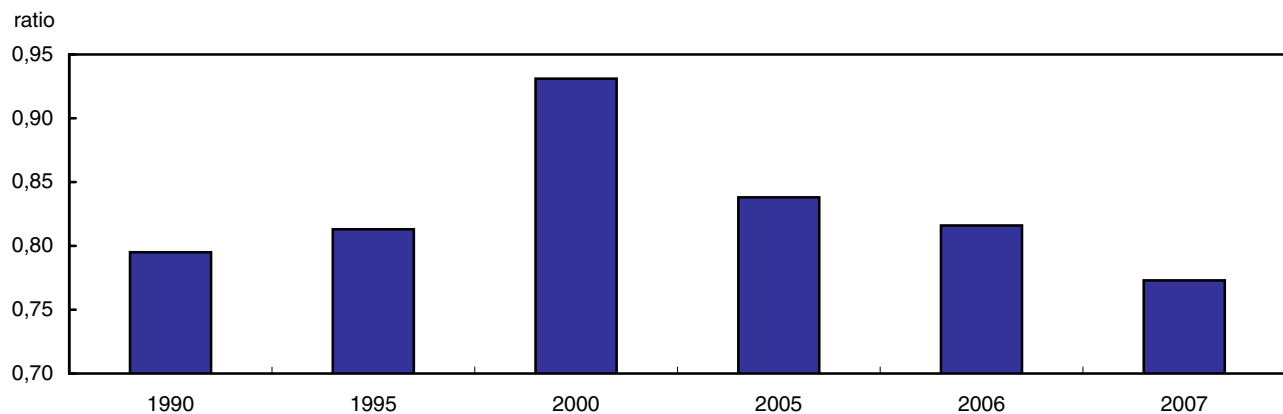


Le degré d'utilisation des fonds empruntés figure dans le ratio d'endettement (il permet d'évaluer l'importance du levier financier utilisé par une compagnie aérienne) et dans le ratio « dette - avoir des actionnaires » (il mesure la part des capitaux empruntés dans le financement d'une compagnie aérienne par rapport à celle investie par les actionnaires). Ainsi, le ratio d'endettement de 0,77 en 2007 indiquait que 77,0 cents sur chaque dollar d'actif étaient empruntés. Une industrie aussi fortement endettée est la plus efficace en période de croissance lorsque les bénéfices servent à payer les frais d'intérêts et davantage. Ce ratio a grimpé à 0,84 en 2005 et au niveau encore plus élevé de 0,93 en 2000, en même temps que l'industrie de l'aviation au Canada commençait à éprouver des difficultés d'obtenir du financement⁵ (voir graphique 6). Les compagnies aériennes à fort levier financier risquent de subir des pertes importantes en période de récession ou de ralentissement économique, mais elles peuvent également enregistrer des bénéfices élevés en période de croissance. Les propriétaires peuvent préférer un endettement élevé dans le but de maximaliser les bénéfices ou parce que l'obtention de nouveaux avoirs implique une perte quelconque de contrôle. Les programmes de remplacement des flottes, les fusions et les acquisitions au sein de

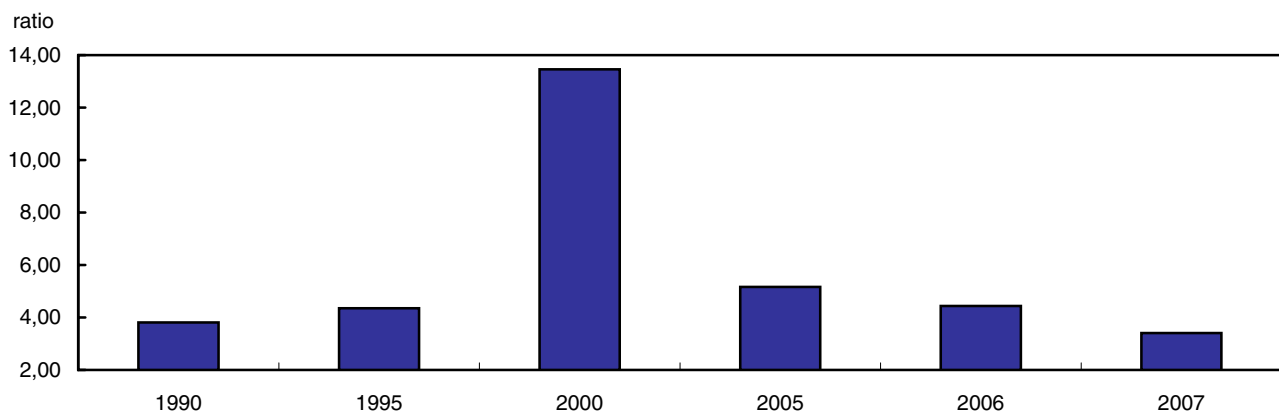
5. Le ratio d'endettement était de 1,08 en 2001, 1,11 en 2002, 1,26 en 2003 et 0,93 en 2004.

l'industrie peuvent expliquer en partie l'utilisation accrue de fonds empruntés au début des années 2000. Comme le révèle le graphique 7, la solvabilité, mesurée par le ratio « dette - avoir des actionnaires » (de levier), a affiché une amélioration, passant de 4,44 en 2006 à 3,41 en 2007. C'est donc dire qu'en 2007, par exemple, pour chaque 3,41 \$ de fonds empruntés, les compagnies aériennes détenaient 1,00 \$ en capitaux propres (avoir des actionnaires). En 2000, ce ratio s'établissait à 13,46.

Graphique 6
Indicateurs de performance financière, ratio d'endettement, années choisies

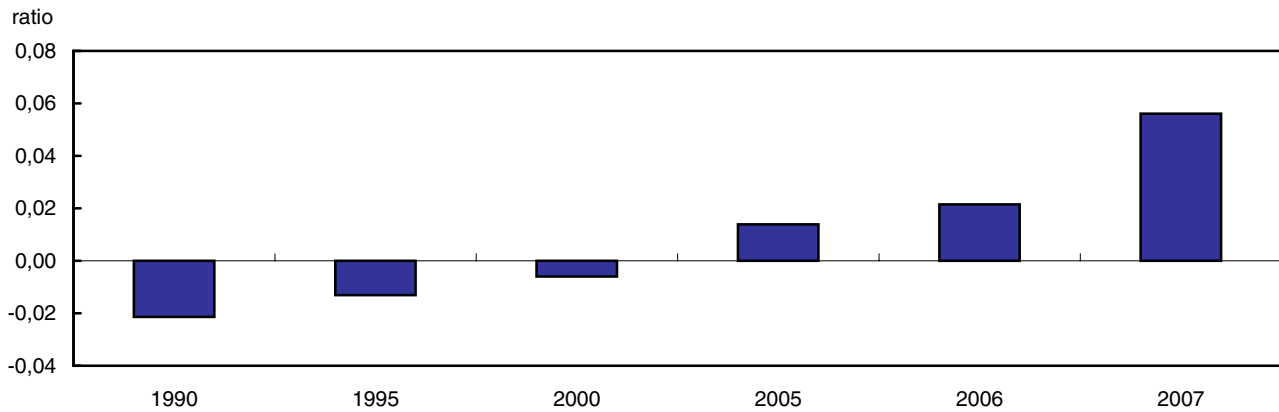


Graphique 7
Indicateurs de performance financière, ratio « dette - avoir des actionnaires », années choisies



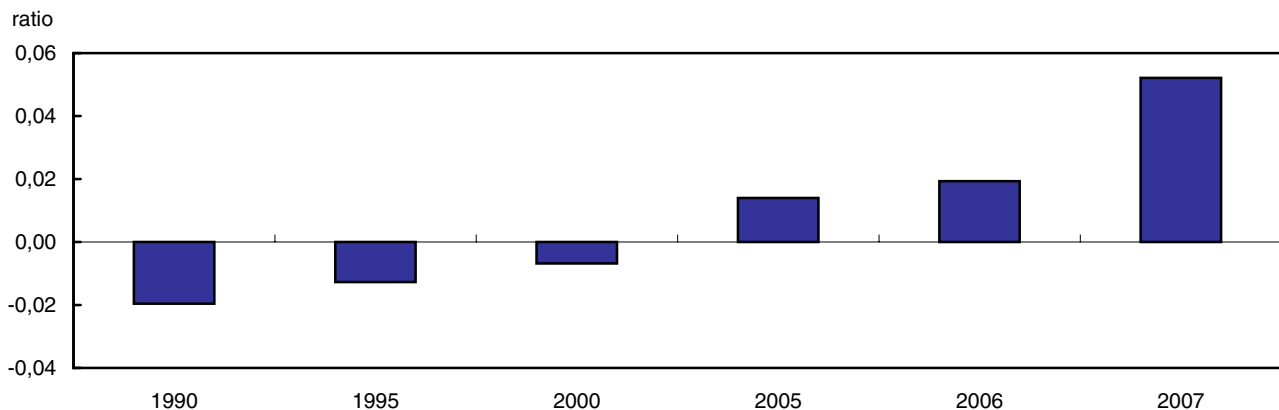
Les coefficients de rentabilité tels que la marge bénéficiaire, le rendement des investissements et le rendement de l'actif témoignent de la capacité bénéficiaire de l'industrie de l'aviation. En 2007, la marge bénéficiaire (elle indique la marge de profit enregistrée par dollar de recettes — ce ratio s'exprime en pourcentage) était plus élevée qu'en 2006, augmentant de 2,1 % à 5,6 %. Cela indique que chaque dollar de service vendu a généré 5,6 cents de bénéfices pour les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III (voir graphique 8). Les résultats pour 1990 (-2,1 %), 1995 (-1,3 %) et 2000 (-0,6 %) traduisent les hausses dans les dépenses d'exploitation (exploitation des aéronefs — coût du carburant et salaires et traitements — et services généraux et administration) et les dépenses hors exploitation (pertes de capital, intérêts versés et dépenses nettes diverses hors exploitation), lesquelles ont annulé les gains dans les recettes d'exploitation.

Graphique 8
Indicateurs de performance financière, marge bénéficiaire, années choisies



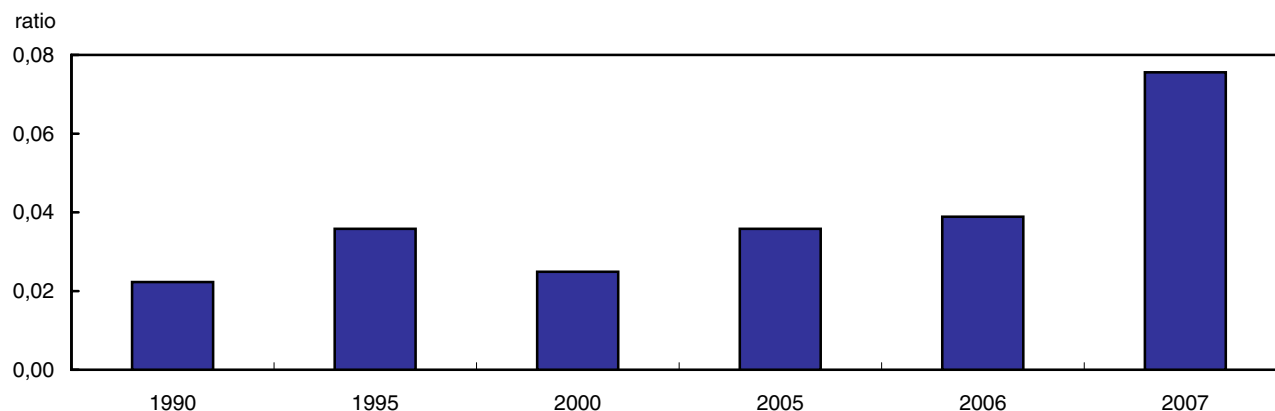
Le rendement de l'actif est peut-être la meilleure mesure à long terme de l'efficacité d'une compagnie aérienne ou d'une entreprise. Il sert à déterminer les gains réalisés pour le total de l'actif confié à la direction. Si l'intérêt est exclu du calcul, il est possible pour un investisseur de comparer le rendement des investissements dans l'industrie du transport aérien aux taux d'intérêt d'un dépôt bancaire⁶ ou d'autres placements afin de déterminer le meilleur rendement. Comme les frais d'intérêt sont déductibles d'impôt pour les compagnies aériennes, le financement par emprunt se révèle efficace pour le transporteur à condition qu'il coûte moins cher que le financement par actions. Tel que montré dans les graphiques 9 et 10, le rendement de l'actif et le rendement des investissements témoignent de la rentabilité prospère au sein de l'industrie de l'aviation en 2007. Le taux de rendement de l'actif est passé de 1,9 % en 2006 à 5,2 % en 2007, tandis que le taux de rendement de l'investissement est passé de 3,9 % en 2006 à 7,6 % en 2007. Depuis plusieurs années, on note une étroite corrélation entre la marge bénéficiaire et le rendement des investissements et le rendement de l'actif.

Graphique 9
Indicateurs de performance financière, rendement de l'actif, années choisies



6. Le taux d'intérêt privilégié était de 14,06 % en 1990, 8,65 % en 1995, 7,27 % en 2000, 4,42 % en 2005, 5,81 % en 2006 et 6,10 % en 2007.

Graphique 10
Indicateurs de performance financière, rendement des investissements, années choisies



Mesures de la productivité

L'emploi est un élément important des coûts des compagnies aériennes. En 2007, les salaires et traitements versés à leurs employés par les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III représentaient 16,7 % de leurs dépenses d'exploitation. Cette part correspond à une augmentation de 0,8 point de pourcentage par rapport à 2006. En 1990, ce pourcentage était sensiblement supérieur, alors que 27,2 % du budget était affecté aux salaires et traitements. Le pourcentage de 2007 s'explique en partie par les compressions de personnel (le nombre de personnes travaillant pour les compagnies aériennes est passé de 52 088 en 1990 à 40 649 en 2007 — il s'élevait à 58 911 en 2000) et par l'augmentation des coûts du carburant qui a entraîné une réduction de la part des coûts salariaux dans les coûts totaux (voir tableau 2).

Tableau 2
L'emploi dans l'industrie et les prix du carburant : deux variables de taille, années choisies

	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Emploi						
Employés (nombre)	52 088	46 342	58 911	37 821	38 839	40 649
Salaires et traitements moyens par année (dollars)	40 753	45 161	54 484	56 608	59 405	61 885
Salaires et traitements moyens par année - \$ constant (2002=100) (dollars)	51 981	51 554	57 111	52 905	54 450	55 503
% des coûts salariaux par rapport aux dépenses d'exploitation	27,2	25,2	22,9	16,1	15,9	16,7
Carburant						
Consommation de carburant ('000 litres)	4 636 870	4 667 016	5 846 085	5 778 409	5 806 615	5 896 184
Coûts du carburant ('000\$)	1 397 701	1 243 128	2 347 543	3 408 320	3 743 764	3 973 378
Coût du litre de carburant (cents)	30,1	26,6	40,2	59,0	64,5	67,4
Coût du litre de carburant - \$ constant (2002=100) (cents)	38,4	30,4	42,1	55,1	59,1	60,4
% des coûts du carburant par rapport aux dépenses d'exploitation	17,9	15,0	16,8	25,7	25,7	26,3

Tel que montré dans le tableau 3, en 2007, les recettes d'exploitation par employé ont atteint 399 084 \$, en hausse de 1,4 % par rapport à 2006. Ce gain fait suite à la hausse de 6,3 % enregistrée entre 2005 et 2006. Entre 1990 et 2007, cette mesure de la productivité des employés a été multipliée par 2,7. Un autre élément d'appréciation qui permet de mesurer la productivité au sein de l'industrie de l'aviation consiste à calculer le

nombre de tonnes-kilomètres « produites » par employé. Selon ce critère, la productivité reliée au travail en 2007 a décliné de 2,9 % par rapport à 2006, alors qu'en 2006 elle a dépassé le niveau de l'année précédente (+6,2 %). De 1990 à 2007, le nombre de tonnes-kilomètres « produites » par employé a été multiplié par 2,2. Au cours de la même période, les salaires et traitements moyens ont été multipliés par 1,5, pour passer de 40 753 \$ par année en 1990 à 61 885 \$ en 2007. Cependant, en 2007, les salaires et traitements moyens, corrigés de l'inflation, étaient légèrement supérieurs à ceux enregistrés en 1990 (voir tableau 2).

Les dépenses en carburant représentent également une part importante du budget des transporteurs aériens canadiens. Cependant, bien qu'elles étaient très élevées au milieu des années 2000, les dépenses en carburant l'étaient moins dans les années 1990 et en 2000. En 1990, par exemple, elles figuraient pour 17,9 % du total des dépenses d'exploitation et en 2000, pour 16,8 %. En 2005 et 2006, toutefois, les dépenses en carburant ont constitué un peu plus du quart de la totalité des dépenses d'exploitation (25,7 %), augmentant légèrement à 26,3 % en 2007. Entre 1990 et 2007, le prix du carburant a doublé, passant de 30,1 cents le litre à 67,4 cents le litre. Entre 2005 et 2007, d'une année à l'autre, les coûts du carburant ont progressé à un rythme beaucoup plus rapide (+25,3 %, +9,3 % et +4,5 % respectivement) que le taux de l'inflation (+2,2 %, +2,0 % et +2,2 % respectivement).

Les tonnes-kilomètres réalisées par litre de carburant consommé ont enregistré des augmentations en 2006 (+8,6 %) et en 2007 (+0,1 %). Ces résultats signifient que les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à III se sont protégés en partie des effets des hausses des prix du carburant par l'amélioration technologique et l'augmentation de la productivité. Dans l'ensemble, de 1990 à 2007, la productivité de l'industrie pour un litre de carburant a progressé en moyenne de 1,81 tonne-kilomètre à 2,49 tonnes-kilomètres (voir tableau 3).

Tableau 3
Mesures de la productivité, années choisies

	Recettes d'exploitation par employé	Tonnes-kilomètres « produites » par employé	Tonnes-kilomètres réalisées par litre de carburant consommé
	dollars	tonnes-kilomètres	
1990	148 580	161 009	1,81
1995	186 424	202 316	2,01
2000	239 505	217 417	2,19
2005	370 375	349 887	2,29
2006	393 711	371 732	2,49
2007	399 084	361 060	2,49
		variation en %	
de 2004 à 2005	29,9	28,9	-2,2
de 2005 à 2006	6,3	6,2	8,6
de 2006 à 2007	1,4	-2,9	0,1

Tableaux statistiques

Tableau 4
Statistiques d'exploitation, 2006 et 2007

	Niveaux I et II			Niveau III			Niveaux I à III		
	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007
	milliers		pourcentage	milliers		pourcentage	milliers		pourcentage
Tous les services									
Nombre de transporteurs inclus ¹	24	23	-4,2	97	93	-4,1	121	116	-4,1
Passagers	49 730	52 907	6,4	2 108	2 027	-3,8	51 837	54 934	6,0
Marchandises transportées (kilogrammes)	689 415	657 378	-4,6	100 823	120 358	19,4	790 238	777 735	-1,6
Passagers-kilomètres	117 797 630	125 402 073	6,5	931 101	1 039 001	11,6	118 728 731	126 441 074	6,5
Passagers, tonnes-kilomètres	11 779 763	12 540 207	6,5	93 110	103 900	11,6	11 872 873	12 644 107	6,5
Marchandises, tonnes-kilomètres	2 168 398	1 972 451	-9,0	58 597	60 180	2,7	2 226 995	2 032 631	-8,7
Total des tonnes-kilomètres	13 948 161	14 512 658	4,0	151 707	164 080	8,2	14 099 868	14 676 738	4,1
Heures de vol	1 855	2 011	8,4	560	534	-4,5	2 414	2 545	5,4
Services réguliers									
Passagers	46 413	49 405	6,4	1 018	977	-4,1	47 432	50 382	6,2
Marchandises transportées (kilogrammes)	433 052	384 211	-11,3	26 649	25 462	-4,5	459 701	409 673	-10,9
Passagers-kilomètres	107 369 765	113 871 074	6,1	469 952	516 255	9,9	107 839 716	114 387 329	6,1
Passagers, tonnes-kilomètres	10 736 976	11 387 107	6,1	46 995	51 626	9,9	10 783 972	11 438 733	6,1
Marchandises, tonnes-kilomètres	1 887 840	1 668 091	-11,6	12 910	12 484	-3,3	1 900 750	1 680 576	-11,6
Total des tonnes-kilomètres	12 624 816	13 055 199	3,4	59 905	64 110	7,0	12 684 722	13 119 308	3,4
Heures de vol	1 695	1 812	6,9	154	145	-5,6	1 849	1 957	5,8
Services d'affrètement									
Passagers	3 316	3 501	5,6	1 089	1 050	-3,6	4 406	4 552	3,3
Marchandises transportées (kilogrammes)	256 362	273 166	6,6	74 174	94 896	27,9	330 537	368 062	11,4
Passagers-kilomètres	10 427 865	11 530 999	10,6	461 150	522 746	13,4	10 889 015	12 053 745	10,7
Passagers, tonnes-kilomètres	1 042 787	1 153 100	10,6	46 115	52 275	13,4	1 088 901	1 205 374	10,7
Marchandises, tonnes-kilomètres	280 558	304 360	8,5	45 687	47 696	4,4	326 245	352 055	7,9
Total des tonnes-kilomètres	1 323 344	1 457 459	10,1	91 802	99 970	8,9	1 415 146	1 557 430	10,1
Heures de vol	160	199	24,9	406	389	-4,2	566	588	4,0

1. Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Note(s) : Transporteurs aériens de niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 1 million de passagers payants ou plus ou 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus.
Transporteurs aériens de niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 100 000 passagers payants ou plus mais moins de 1 million ou 30 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus mais moins de 200 000.
Transporteurs aériens de niveau III. 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 de 1 million de dollars ou plus des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Tableau 5
Certaines statistiques d'exploitation, par secteur, 2007

	Intérieur		International	
	2007	Variation de 2006 à 2007	2007	Variation de 2006 à 2007
	milliers	pourcentage	milliers	pourcentage
Tous les services				
Passagers	33 086	6,7	21 848	4,8
Passagers-kilomètres	43 545 397	6,0	82 895 676	6,7

Tableau 6
État des recettes, 2006 et 2007

	Niveaux I et II			Niveau III			Niveaux I à III		
	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007
	milliers de dollars		pourcentage	milliers de dollars		pourcentage	milliers de dollars		pourcentage
Recettes d'exploitation									
Services réguliers	12 461 616	13 012 371	4,4	282 684	286 299	1,3	12 744 300	13 298 670	4,3
Passagers	11 788 068	12 356 833	4,8	215 763	216 156	0,2	12 003 831	12 572 988	4,7
Marchandises	673 548	655 538	-2,7	66 922	70 143	4,8	740 469	725 681	-2,0
Services d'affrètement	1 352 120	1 440 198	6,5	633 915	666 318	5,1	1 986 036	2 106 516	6,1
Passagers	915 336	1 066 311	16,5	535 898	560 528	4,6	1 451 234	1 626 839	12,1
Marchandises	436 785	373 887	-14,4	98 017	105 790	7,9	534 802	479 677	-10,3
Autres services aériens	8 592	508	-94,1	22 038	20 366	-7,6	30 630	20 874	-31,9
Subventions d'exploitation	0	0	...	0	0	...	0	0	...
Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	392 993	635 569	61,7	137 386	160 733	17,0	530 378	796 302	50,1
Total des recettes d'exploitation	14 215 321	15 088 646	6,1	1 076 024	1 133 715	5,4	15 291 345	16 222 362	6,1
Dépenses d'exploitation									
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	53 122	73 188	37,8	25 260	27 099	7,3	78 382	100 287	27,9
Exploitation des aéronefs	6 999 589	7 202 215	2,9	513 348	535 532	4,3	7 512 937	7 737 747	3,0
Frais d'entretien, équipement de vol	1 506 672	1 470 984	-2,4	210 674	234 391	11,3	1 717 346	1 705 375	-0,7
Services généraux et administration	4 478 984	4 658 248	4,0	191 534	188 958	-1,3	4 670 518	4 847 205	3,8
Dépréciation	523 386	628 096	20,0	51 805	63 861	23,3	575 191	691 958	20,3
Total des dépenses d'exploitation	13 561 753	14 032 731	3,5	992 622	1 049 841	5,8	14 554 374	15 082 573	3,6
Revenu (perte) d'exploitation	653 568	1 055 915	61,6	83 402	83 874	0,6	736 970	1 139 789	54,7
Revenus (dépenses) hors exploitation									
Gains (pertes) de capital, nets	-7 925	22 913	...	2 189	5 472	150,0	-5 737	28 384	...
Revenus d'intérêts et d'escomptes	72 807	71 323	-2,0	1 165	1 346	15,6	73 971	72 669	-1,8
Intérêts versés	313 816	389 693	24,2	17 571	20 859	18,7	331 387	410 552	23,9
Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-54 885	395 960	...	18 938	-5 944	...	-35 947	390 016	...
Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	-303 819	100 502	...	4 721	-19 985	...	-299 098	80 518	...
Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	349 749	1 156 417	230,6	88 123	63 889	-27,5	437 872	1 220 307	178,7
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	94 028	293 078	211,7	15 819	17 313	9,4	109 847	310 392	182,6
Revenu (perte) net	255 721	863 339	237,6	72 304	46 576	-35,6	328 025	909 915	177,4

Note(s) : Transporteurs aériens de niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 1 million de passagers payants ou plus ou 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus.

Transporteurs aériens de niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 100 000 passagers payants ou plus mais moins de 1 million ou 30 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus mais moins de 200 000.

Transporteurs aériens de niveau III. 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 de 1 million de dollars ou plus des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Tableau 7
Bilan, 2006 et 2007

	Niveaux I et II			Niveau III			Niveaux I à III		
	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007
	milliers de dollars		pourcentage	milliers de dollars		pourcentage	milliers de dollars		pourcentage
Actif									
Actif à court terme	5 647 714	3 995 158	-29,3	304 242	345 061	13,4	5 951 956	4 340 220	-27,1
Placements et fonds spéciaux	3 062 584	2 530 530	-17,4	50 415	48 105	-4,6	3 113 000	2 578 635	-17,2
Biens et équipement d'exploitation	8 309 790	11 173 090	34,5	703 183	880 205	25,2	9 012 974	12 053 294	33,7
Moins : amortissement accumulé	1 138 304	1 604 847	41,0	255 497	342 794	34,2	1 393 801	1 947 642	39,7
Biens et équipement hors exploitation	82 909	170 518	105,7	61 882	52 274	-15,5	144 792	222 792	53,9
Moins : amortissement accumulé	36 919	64 985	76,0	19 875	21 758	9,5	56 794	86 743	52,7
Frais reportés	181 428	280 088	54,4	10 890	24 024	120,6	192 318	304 111	58,1
Total de l'actif	16 109 204	16 479 551	2,3	855 240	985 116	15,2	16 964 444	17 464 667	2,9
Passif et capital									
Passif à court terme	6 652 575	5 214 633	-21,6	250 429	271 363	8,4	6 903 004	5 485 996	-20,5
Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	70 245	99 693	41,9	68 271	50 829	-25,5	138 516	150 522	8,7
Dette et autres éléments de passif à long terme	5 809 597	6 857 139	18,0	249 590	298 328	19,5	6 059 187	7 155 467	18,1
Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	22 350	32 011	43,2	19 009	21 909	15,3	41 359	53 920	30,4
Impôts sur le revenu reportés	186 820	227 273	21,7	33 409	38 751	16,0	220 229	266 024	20,8
Autres crédits reportés	368 043	280 281	-23,8	1 988	912	-54,1	370 031	281 192	-24,0
Provisions pour révisions majeures	34 051	18 794	-44,8	5 225	9 418	80,3	39 276	28 212	-28,2
Autres provisions	65 392	69 494	6,3	7 089	11 453	61,6	72 482	80 948	11,7
Total du passif	13 209 073	12 799 318	-3,1	635 011	702 964	10,7	13 844 084	13 502 282	-2,5
Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)									
Nombre de transporteurs inclus ¹	23	23	0,0	97	93	-4,1	120	116	-3,3
Capital-actions	2 650 782	820 632	-69,0	93 420	95 224	1,9	2 744 201	915 856	-66,6
Autre capital versé	31 789	1 993 576	...	21 807	23 625	8,3	53 596	2 017 201	...
Bénéfices non répartis	217 560	877 940	303,5	103 349	165 687	60,3	320 909	1 043 627	225,2
Réserves	0	-11 914	...	1 654	-2 384	...	1 654	-14 298	...
Total de l'avoir des actionnaires	2 900 131	3 680 234	26,9	220 229	282 152	28,1	3 120 360	3 962 386	27,0
Total du passif et du capital	16 109 204	16 479 551	2,3	855 240	985 116	15,2	16 964 444	17 464 667	2,9

1. Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Note(s) : Transporteurs aériens de niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 1 million de passagers payants ou plus ou 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus.

Transporteurs aériens de niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 100 000 passagers payants ou plus mais moins de 1 million ou 30 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus mais moins de 200 000.

Transporteurs aériens de niveau III. 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 de 1 million de dollars ou plus des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Tableau 8
Indicateurs de performance financière, 2005 à 2007

	Niveaux I et II			Niveau III			Niveaux I à III		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
	ratio								
Ratios de liquidité									
Ratio du fonds de roulement ¹	0,758	0,849	0,766	1,161	1,215	1,272	0,781	0,862	0,791
Ratio de la structure financière ²	0,410	0,504	0,407	0,394	0,394	0,386	0,409	0,499	0,406
Ratios de solvabilité									
Ratio d'endettement ³	0,847	0,820	0,777	0,716	0,742	0,714	0,838	0,816	0,773
Ratio « dette - avoir des actionnaires » (de levier) ⁴	5,532	4,555	3,478	2,516	2,883	2,491	5,165	4,437	3,408
Ratios de rentabilité									
Ratio d'exploitation ⁵	0,949	0,954	0,930	0,934	0,922	0,926	0,948	0,952	0,930
Marge bénéficiaire ⁶	0,012	0,018	0,057	0,030	0,067	0,041	0,014	0,021	0,056
Rendement de l'actif ⁷	0,012	0,016	0,052	0,038	0,085	0,047	0,014	0,019	0,052
Rendement des investissements ⁸	0,034	0,035	0,076	0,058	0,105	0,068	0,036	0,039	0,076

1. Ratio du fonds de roulement = Actif à court terme divisé par le passif à court terme.
2. Ratio de la structure financière = Passif à court terme divisé par le total du passif.
3. Ratio d'endettement = Total du passif divisé par le total de l'actif.
4. Ratio « dette - avoir des actionnaires » (de levier) = Total du passif divisé par l'avoir des actionnaires.
5. Ratio d'exploitation = Dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation.
6. Marge bénéficiaire = Revenu net divisé par les recettes d'exploitation.
7. Rendement de l'actif = Revenu net divisé par le total de l'actif.
8. Rendement des investissements = Somme du revenu net et des intérêts débiteurs divisée par le total de l'actif.

Note(s) : Transporteurs aériens de niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 1 million de passagers payants ou plus ou 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus.

Transporteurs aériens de niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 100 000 passagers payants ou plus mais moins de 1 million ou 30 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus mais moins de 200 000.

Transporteurs aériens de niveau III. 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 de 1 million de dollars ou plus des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Tableau 9
Effectifs et consommation de carburant, 2006 et 2007

	Niveaux I et II			Niveau III			Niveaux I à III		
	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007	2006	2007	Variation de 2006 à 2007
	milliers de dollars		pourcentage	milliers de dollars		pourcentage	milliers de dollars		pourcentage
Nombre moyen d'employés, salaires et traitements payés									
Pilotes et copilotes (nombre)	6 529	7 182	10,0	2 284	2 362	3,4	8 813	9 544	8,3
Salaires et traitements ('000\$)	724 978	793 435	9,4	100 886	109 804	8,8	825 864	903 238	9,4
Autre personnel navigant (nombre)	10 141	10 714	5,7	330	434	31,5	10 471	11 148	6,5
Salaires et traitements ('000\$)	455 721	509 839	11,9	11 685	12 386	6,0	467 406	522 225	11,7
Gestion et administration générales (nombre)	2 007	1 986	-1,0	1 102	1 117	1,4	3 109	3 103	-0,2
Salaires et traitements ('000\$)	148 064	164 144	10,9	48 857	53 703	9,9	196 921	217 847	10,6
Main-d'oeuvre d'entretien (nombre)	4 642	4 646	0,1	1 350	1 426	5,6	5 992	6 072	1,3
Salaires et traitements ('000\$)	284 337	279 998	-1,5	63 477	69 535	9,5	347 814	349 533	0,5
Service courant des aéronefs et du trafic (nombre)	4 081	4 122	1,0	1 015	1 125	10,8	5 096	5 247	3,0
Salaires et traitements ('000\$)	184 229	196 720	6,8	20 924	24 419	16,7	205 153	221 138	7,8
Autre personnel (nombre)	4 814	4 915	2,1	544	620	14,0	5 358	5 535	3,3
Salaires et traitements ('000\$)	247 841	283 591	14,4	16 234	18 004	10,9	264 075	301 595	14,2
Nombre total moyen d'employés (nombre)	32 214	33 565	4,2	6 625	7 084	6,9	38 839	40 649	4,7
Salaires et traitements ('000\$)	2 045 171	2 227 727	8,9	262 063	287 850	9,8	2 307 233	2 515 576	9,0
Consommation de carburant et d'huile									
Carburant à turbine ('000 litres)	5 578 792	5 660 163	1,5	200 461	211 713	5,6	5 779 253	5 871 876	1,6
Coût ('000\$)	3 542 619	3 761 995	6,2	176 276	187 052	6,1	3 718 895	3 949 046	6,2
Essence ('000 litres)	5 925	4 374	-26,2	21 437	19 935	-7,0	27 362	24 309	-11,2
Coût ('000\$)	4 808	4 267	-11,3	20 062	20 065	0,0	24 869	24 332	-2,2
Huile à turbine ('000 litres)	296	280	-5,3	37	45	19,7	334	325	-2,5
Coût ('000\$)	2 080	2 033	-2,2	276	262	-5,0	2 356	2 296	-2,6
Huile moteur à piston ('000 litres)	5	0	-100,0	70	41	-41,0	75	41	-45,2
Coût ('000\$)	31	0	-100,0	177	153	-13,6	208	153	-26,5

1. Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Note(s) : Transporteurs aériens de niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 1 million de passagers payants ou plus ou 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus.

Transporteurs aériens de niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 100 000 passagers payants ou plus mais moins de 1 million ou 30 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus mais moins de 200 000.

Transporteurs aériens de niveau III. 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 de 1 million de dollars ou plus des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Tableau 10
Salaires et traitements payés, par secteur, par province et territoire, 2006 et 2007

	2006	2007	Variation de 2006 à 2007
	milliers de dollars		pourcentage
Intérieur			
Terre-Neuve-et-Labrador	26 793	25 531	-4,7
Île-du-Prince-Édouard	1 534	1 411	-8,0
Nouvelle-Écosse	73 972	75 326	1,8
Nouveau-Brunswick	16 564	16 018	-3,3
Québec	395 126	444 332	12,5
Ontario	819 992	881 271	7,5
Manitoba	93 311	91 903	-1,5
Saskatchewan	23 476	25 654	9,3
Alberta	358 640	444 602	24,0
Colombie-Britannique	339 063	339 555	0,1
Yukon	9 740	10 438	7,2
Territoires du Nord-Ouest	36 929	40 067	8,5
Nunavut	18 137	16 431	-9,4
Total intérieur	2 213 277	2 412 540	9,0
International	93 957	93 242	-0,8
Total	2 307 233	2 505 782	8,6

Note(s) : Transporteurs aériens de niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 1 million de passagers payants ou plus ou 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus.
Transporteurs aériens de niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté 100 000 passagers payants ou plus mais moins de 1 million ou 30 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou plus mais moins de 200 000.
Transporteurs aériens de niveau III. 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 de 1 million de dollars ou plus des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Date de parution : Juillet 2009

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) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
P	provisoire
r	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la statistique</i>
E	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié

Comment accéder à ce produit

Le produit n° 51-004-X au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca et de choisir la rubrique « Publications ».

Périodicité : irrégulière / ISSN 1913-8954

Pour obtenir des informations sur l'ensemble des données de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-263-1136.

This publication is available in English upon request (Catalogue no. 51-004-X).

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, 2009. Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de *normes de service à la clientèle* que les employés observent.

Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « À propos de nous » > « Offrir des services aux Canadiens ».

Note de reconnaissance

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