



Statistics Canada / Statistique Canada



Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel



**Air Carrier Operations
in Canada**

January - March 1988

**Opérations des transporteurs
aériens au Canada**

Janvier - mars 1988

STATISTICS STATISTIQUE
CANADA CANADA

OCT 11 1989

LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE



Aviation



Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographique sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordnolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air carrier operations in Canada

January-March 1988

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1988

Published under the authority of the Minister
of Regional Industrial Expansion

© Minister of Supply
and Services Canada 1989

Extracts from this publication may be reproduced
for individual use without permission provided the
source is fully acknowledged. However, reproduction
of this publication in whole or in part for purposes
of resale or redistribution requires written permission
from the Programs and Publishing Products Group,
Acting Permissions Officer, Crown Copyright
Administration, Canadian Government Publishing
Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

October 1989

Price: Canada, \$23.00, \$92.00 a year
Other Countries, \$27.50, \$110.00 a year

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-002, Vol. 19, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de
l'Expansion industrielle régionale

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1989

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des
extraits de cette publication à des fins d'utilisation
personnelle à condition d'indiquer la source en
entier. Toutefois, la reproduction de cette publication
en tout ou en partie à des fins commerciales ou de
redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une
autorisation écrite du Groupe des programmes et produits
d'édition, agent intérimaire aux permissions, administration
des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition
du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

October 1989

Prix: Canada, \$23.00, \$92.00 par année
Autres pays, \$27.50, \$110.00 par année

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-002, vol. 19, n° 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

CONVERSION FACTORS

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

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

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and K. Tieman are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piéto is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

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

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

FACTEURS DE CONVERSION

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

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

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et K. Tieman sont les statisticiens et P. Bailie est le chef des opérations. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piéto est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

	Page
Highlights	v
Introduction	vii
Special Articles	viii
SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers	7
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12
SECTION 5 FARE BASIS DATA	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14

Table des matières

	Page
Faits saillants	v
Introduction	vii
Études spéciales	viii
SECTION I REVUE DU TRIMESTRE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens	7
SECTION 3 DONNÉES FINANCIERES	
Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
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 à horaire fixe	14

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	20
Factors Which May Have Influenced the Data	24
Glossary	27
Appendix	33
Publications Available from the Transportation Division	36

Table des matières – fin

	Page
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	20
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	24
Glossaire	29
Appendice	33
Publications disponibles à la Division des transports	36

Highlights

- In the first quarter of 1988, Canadian air carriers continued to report increasing levels of activity. Total passengers carried increased by 15.5%, from 7.7 million to 8.9 million, while hours flown rose by 14.3% to 436,000, over the first quarter of 1987.
- Unit toll passenger counts increased from 6.1 million to 7.0 million, up 15.8% in the first quarter, while unit toll passenger-kilometres rose to 10.4 billion, an increase of 21.0%, over the first quarter of 1987. Unit toll passenger counts reported by Canadian air carriers in the first quarter have increased steadily since 4.3 million were reported in the first quarter of 1983.
- Of the unit toll activity reported, domestic passenger counts increased by 14.8% to 5.5 million, while domestic passenger-kilometres increased by 19.2% to 5.5 billion. The larger increase in passenger-kilometres means that the average trip length of domestic passengers has increased when compared to the same quarter last year.
- In the first quarter of 1988, Canadian air carriers reported 839,000 transborder passengers carried and 694,000 other international passengers carried. This represents increases of 26.7% and 96.0%, respectively, over the six year period, since the first quarter of 1983. As unit toll connector carriers have become more established in the short to medium haul domestic markets in the last few years, the major carriers have been able to shift their capacity towards greater concentration in long haul domestic and international markets.
- In the first quarter of 1988, the unit toll market was dominated by the major air carriers and the affiliate networks. Air Canada and its affiliate network accounted for 53.5% of unit toll passengers carried in this quarter, while Canadian Airlines International Ltd. and its network accounted for 39.3%. If the unit toll operations of Wardair are included in these data, these groups would account for 95.5% of the unit toll passenger market reported by Canadian air carriers.
- Canadian air carriers reported an operating loss of \$12.3 million in the first quarter of 1988, compared to an operating profit of \$33.9 million in the first

Faits saillants

- Au cours du premier trimestre de 1988, le niveau d'activité des transporteurs aériens canadiens a continué de s'accroître. Le nombre total de passagers transportés a augmenté de 15.5%, passant de 7.7 millions à 8.9 millions, alors que le nombre d'heures de vol a atteint 436,000, ce qui représente une hausse de 14.3% par rapport au premier trimestre de 1987.
- Le nombre de passagers des services à taxe unitaire s'est accru de 15.8% au cours du premier trimestre, passant de 6.1 millions à 7.0 millions. Le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons à taxe unitaire a augmenté de 21.0% par rapport au premier trimestre de 1987 pour atteindre 10.4 milliards. Le nombre de passagers des services à taxe unitaire déclarés par les transporteurs aériens canadiens au cours du premier trimestre a augmenté de façon soutenue depuis le premier trimestre de 1983, alors que 4.3 millions de passagers avaient été déclarés.
- Pour les services à taxe unitaire déclarés, on note que le nombre de passagers du secteur intérieur s'est accru de 14.8% pour atteindre 5.5 millions. De même, le nombre de passagers-kilomètres du secteur intérieur a connu une hausse de 19.2% pour s'établir à 5.5 milliards. L'augmentation plus substantielle des passagers-kilomètres signifie que la distance moyenne parcourue par chaque passager intérieur s'est accrue relativement au même trimestre de l'année précédente.
- Au cours du premier trimestre de 1988, les transporteurs aériens canadiens ont assuré le transport de 839,000 passagers du marché transfrontalier et de 694,000 passagers des autres marchés internationaux. Ceci représente des hausses respectives de 26.7% et de 96.0% sur une période de six années, depuis le premier trimestre de 1983. Étant donné que les transporteurs affiliés ont exploité davantage de services à taxe unitaire sur les marchés intérieurs de courte et de moyenne distances au cours des dernières années, les principaux transporteurs ont été en mesure de concentrer une plus grande partie de leurs activités sur les marchés intérieurs de longue distance et sur les marchés internationaux.
- Au cours du premier trimestre de 1988, les principaux transporteurs aériens et le réseau des transporteurs affiliés ont dominé le marché des services à taxe unitaire. Air Canada et son réseau de transporteurs affiliés ont transporté 53.5% des passagers des services à taxe unitaire au cours de ce trimestre, en comparaison de 39.3% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée et son réseau de transporteurs affiliés. Si les activités des services à taxe unitaire de Wardair étaient incluses dans ces données, ces groupes représenteraient 95.5% du trafic de passagers des services à taxe unitaire déclaré par les transporteurs aériens canadiens.
- Les transporteurs aériens canadiens ont accusé une perte d'exploitation de \$12.3 millions au cours du premier trimestre de 1988, alors qu'ils avaient enregistré un profit

quarter of 1987. 1987 was the only first quarter in the 1980's during which the Canadian air carriers reported an operating profit.

- Passenger revenue per passenger-kilometre for the Level I carriers, on unit toll services decreased from 9.7 cents in the first quarter of 1987 to 9.3 cents in the first quarter of 1988.
- Canadian air carriers reported a 4.1% increase in the total number of employees in the first quarter of 1988. There were 45,432 employees in this quarter, up from the 43,630 reported in the first quarter of 1987. The greatest percentage increase was in the pilots and co-pilots category, whose number increased by 15.8%, from 4,349 to 5,037 over the first quarter of 1987. The greatest increase in salaries and wages occurred in the general management and administration category, whose salaries and wages increased by 19.6% over the first quarter of 1987.
- Compared to a year ago, the non-seasonally adjusted economy fare index for domestic scheduled services for the first quarter of 1988 advanced by 10.2%, while the discount fare index fell by 1.7%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 6.7% and 5.6%, respectively.
- During the first quarter of 1988, 61.9% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 53.5% in 1987. Over two out of every three (71.3%) international scheduled passengers flew on discount fares.
- During the first quarter of 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$140, which was almost half of the average fare paid by the international passengers.

d'exploitation de \$33.9 millions au cours du premier trimestre de 1987. Ce trimestre constitue le seul premier trimestre au cours des années 1980 où les transporteurs aériens canadiens ont enregistré un profit d'exploitation.

- Les recettes-passagers par passager-kilomètre pour les services à taxe unitaire des transporteurs de niveau I, ont chuté de 9.7 cents au cours du premier trimestre de 1987 à 9.3 cents au cours du premier trimestre de 1988.
- Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre total de personnes travaillant pour les transporteurs aériens canadiens a augmenté de 4.1%. Le nombre d'employés totalisait 45,432 au cours de ce trimestre; pour la même période en 1987, 43,630 employés occupaient un emploi au sein d'une compagnie aérienne canadienne. La plus forte augmentation en termes de pourcentage se retrouve dans la catégorie des pilotes et copilotes, qui avec une hausse de 15.8% par rapport au premier trimestre de 1987, a vu son nombre passé de 4,349 à 5,037. La catégorie gestion et administration générales a enregistré la plus forte hausse au niveau des traitements et salaires, ceux-ci ayant augmenté de 19.6% par rapport au premier trimestre de 1987.
- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs à horaire fixe a progressé de 10.2% au cours du premier trimestre de 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 1.7%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 6.7% et 5.6% respectivement.
- Au cours du premier trimestre de 1988, 61.9% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 53.5% en 1987. Plus de deux passagers sur trois (71.3%) des services internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
- Au cours du premier trimestre de 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$140, soit environ la moitié du tarif moyen payé par les passagers internationaux.

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 National 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 homogeneous 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.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly 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.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year. In addition, the 1987 data that appear in sections 1, 2, 3 and 4 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

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 1^{er} 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 national des transports, 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.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle 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 de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

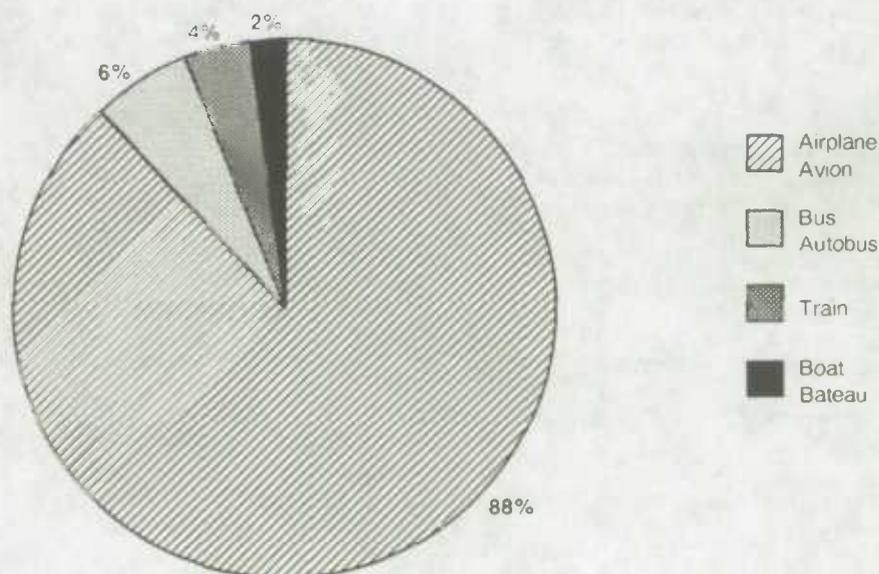
Airplane and Other Modes of Passenger Transportation

The dominance of air transportation in Canada is noted in passenger revenue statistics for public carriers. In 1987, airlines accounted for 88% of the revenue of Canadian intercity and rural passenger carriers, up from the 87% reported in 1984.

Figure 1

Public Carrier Passenger Revenues – 1987

Recettes des passagers pour transporteurs publics – 1987



In 1988, for domestic trips of 80 km or more, Canadians travelled 81 billion km, of which 57 billion km (70%) were by automobile and 20 billion km (25%) were by air. The remaining 4 billion km (5%) were accounted for by the other modes of transportation.

In analysing data on trip length by type of transportation, the automobile is dominant for shorter distances. It accounted for 94% of short trips¹ and 81% of mid-length trips². The airplane, however, claimed 37% of the long haul traffic³ and 87% of transcontinental⁴ travellers.

¹ Short trips – 80-319 km.

² Mid-length trips – 320-799 km.

³ Long trips – 800-3 199 km.

⁴ Transcontinental trips – 3 200 km and over.

Études spéciales

L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers

Les statistiques sur les recettes du transport des voyageurs illustrent la prépondérance du transport aérien au Canada. Ces recettes représentaient 88% des recettes des transporteurs canadiens interurbains et ruraux de voyageurs en 1987, en regard de 87% en 1984.

En 1988, au titre des voyages intérieurs de 80 km ou plus, les Canadiens ont parcouru 81 milliards de km, dont 57 milliards de km (70%) en automobile et 20 milliards de km (25%) en avion. Les autres 4 milliards de km (5%) ont été parcourus en utilisant d'autres moyens de transport.

En analysant les données sur la distance des voyages selon le moyen de transport, on observe que l'automobile est le moyen de transport le plus utilisé sur de courtes distances¹. Elle intervenait pour 94% de ces voyages et 81% des voyages sur moyennes distances². L'avion, cependant est intervenu pour 37% des voyages sur longues distances³ et 87% des voyages transcontinentaux⁴.

¹ Voyages de courtes distances – 80-319 km.

² Voyages de moyennes distances – 320-799 km.

³ Voyages de longues distances – 800-3 199 km.

⁴ Voyages transcontinentaux – 3 200 km ou plus.

TABLE 1. Person-km Travelled, by Primary Mode of Transportation, 1984, 1986 and 1988**TABLEAU 1. Personnes-kilomètres parcourues selon le moyen de transport, 1984, 1986 et 1988**

Mode Moyen	Millions of person-km			Percentage of total		
	Millions de personnes-kilomètres			Pourcentage du total		
	1984	1986	1988	1984	1986	1988
Total	59 538	74 363	81 117	100.0	100.0	100.0
Auto – Automobile	40 629	50 064	56 671	68.2	67.3	69.9
Airplane – Avion	14 292	19 047	20 015	24.0	25.6	24.8
Bus – Autobus	2 366	2 744	2 327	4.0	3.7	2.9
Train	1 428	1 455	1 318	2.4	2.0	1.6
Other and not stated – Autre et moyen non précisé	823	1 054	697	1.4	1.4	0.9

Source: Canadian Travel Survey.

Source: Enquête sur les voyages des Canadiens.

For all but short trips, the airplane was the leading mode of public transportation; while for short distances, the bus was the principal public carrier. The trip lengths by train vary, this mode accounted for 11% of travellers using public carriers.

L'avion est le premier moyen de transport public sur de longues distances et l'autobus, sur de courtes distances. Le train dont la distance des voyages varie, a accueilli 11% des usagers des transporteurs publics.

A Look at Air Fare Indexes in Canada

Un examen des indices des tarifs aériens au Canada

On January 1, 1988, a new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition. Did the price shifts coincide with the expectations? In order to assess this, air fare indexes presented in this publication were developed.¹

Depuis le 1^{er} janvier 1988, une nouvelle réforme de réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les changements de prix ont-ils coïncidé avec les attentes? Afin d'évaluer ceci, des indices des tarifs aériens furent développés.¹ Ces indices sont présentés dans cette publication.

Figure 2 shows that during the first quarter of 1988, the air fare index – all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers continued to creep upwards and reached 121.6. This represents an increase of 5.0% compared to the first quarter of 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+10.2%), to average 133.3. This rise was slightly offset by the discount fares as they eased by 1.7% during the first quarter of 1988 over the same period in 1987, posting their first decline after seven consecutive increases.

La Figure 2 montre qu'au cours du premier trimestre de 1988, l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I a continué de se redresser et a atteint 121.6. Ceci représente une hausse de 5.0% par rapport au premier trimestre de 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+10.2%), pour s'établir à 133.3. Les tarifs réduits devaient légèrement compenser cette hausse, puisqu'ils ont reculé de 1.7% au cours du premier trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, enregistrant leur première baisse après sept augmentations consécutives.

The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Economy fares perked up more strongly in the southern sector (+10.2%) than in the northern sector (+8.6%), where services are still regulated. Also, during the first quarter of 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for

L'impact de la réforme de réglementation économique sur les tarifs de classe économique semble évidente. Les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+10.2%) que dans le secteur nord (+8.6%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du premier trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits

¹ The methodology for these indexes is presented in Appendix.

¹ La méthode pour les indices est présentée en Appendice.

² Includes business class fares.

² Comprend la classe affaires.

all northern and southern services; in the regulated zone, they plunged by 9.7%, while they retreated by 1.5% in the deregulated zone.

As evidenced by Figure 2, between 1983 and 1988, the price of air transportation services, relative to the base year 1983, increased at a lower rate than the price of the overall public transportation sector. Over the study period, the air fares – all fares have risen by 21.0% as opposed to a 30.2% increase for public transportation. On a quarter-to-quarter basis, both all fares and economy fare indexes have shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare index has experienced a sluggish trend. The mixed composition of this fare type group (includes fare types such as advance purchase excursion, charter class, group, seat sales) may explain the large fluctuations.

It is worthwhile to note that since the beginning of the easing of the economic regulation announced in the "New Canadian Air Policy" on May 10, 1984, the public transportation index has exceeded, in general, the air fare index in each quarter. In this regard, the ratio domestic all fares – index to the Consumer Price Index – public transportation has hovered between 0.84 and 0.98, with the exception of the third quarter 1984 when it stood at 1.01.

étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 9.7% alors qu'ils se sont repliés de 1.5% dans la zone déréglementée.

Tel qu'il est montré à la Figure 2, entre 1983 et 1988, le prix des services du transport aérien, relativement à l'année de base 1983, a augmenté à un rythme plus lent que le prix de l'ensemble des secteurs du transport public. Au cours de la période sous étude, les tarifs aériens ont augmenté dans l'ensemble de 21.0%, comparativement à une augmentation de 30.2% pour le transport public. Sur la base d'un trimestre à l'autre, l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs ainsi que l'indice des tarifs de classe économique ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que l'indice des tarifs réduits a accusé une tendance hésitante. La composition mixte de ce groupe tarifaire (comprend par exemple, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif noli-prix, le tarif de groupe et le tarif de solde de places) peut expliquer les fortes variations.

Il vaut la peine de souligner que depuis que la réglementation économique a été allégée avec l'annonce le 10 mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", l'indice du transport public a dépassé, en général, l'indice des tarifs aériens à chaque trimestre. A cet égard, le rapport entre l'indice des tarifs – tous les tarifs pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation – transport public a oscillé entre 0.84 et 0.98, exception faite du troisième trimestre de 1984 où il s'établissait à 1.01.

Figure 2
Air Fare Indexes for Domestic Scheduled Services (Not Seasonally Adjusted), 1983-1988
Indices des tarifs aériens pour les services intérieurs à horaire fixe (non désaisonnalisés), 1983-1988

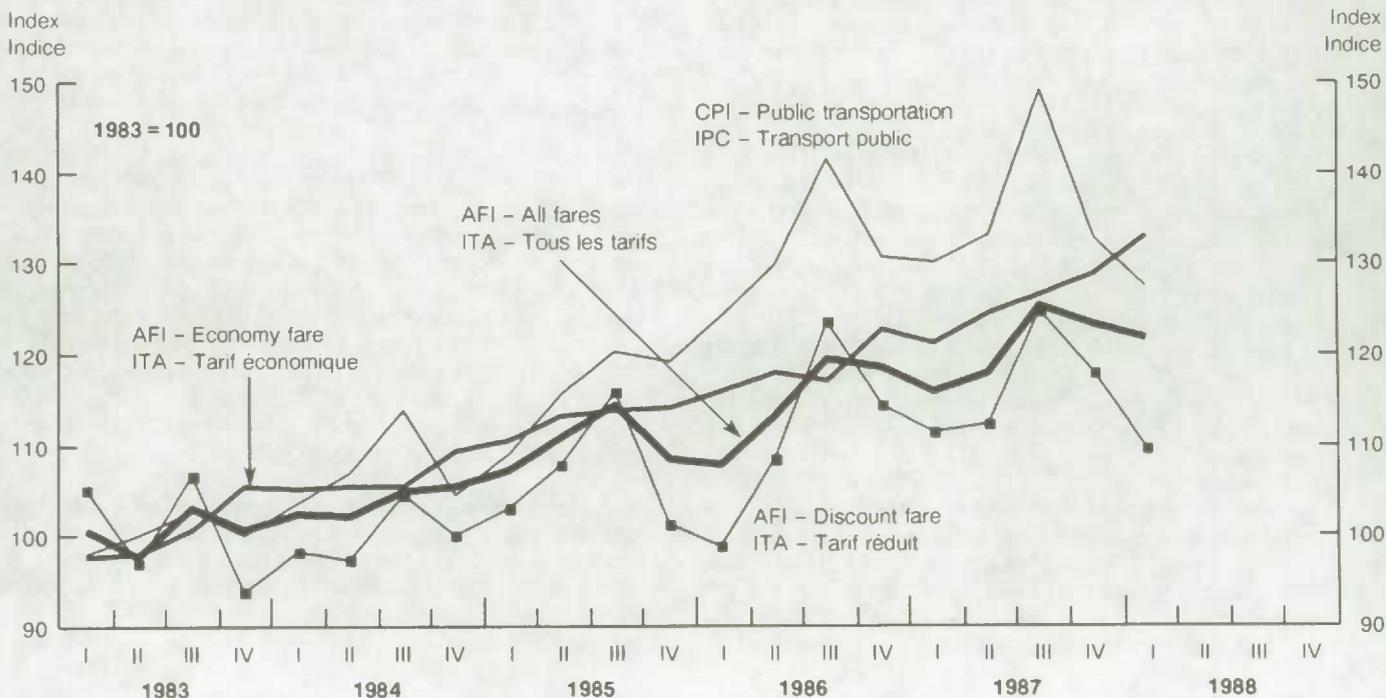
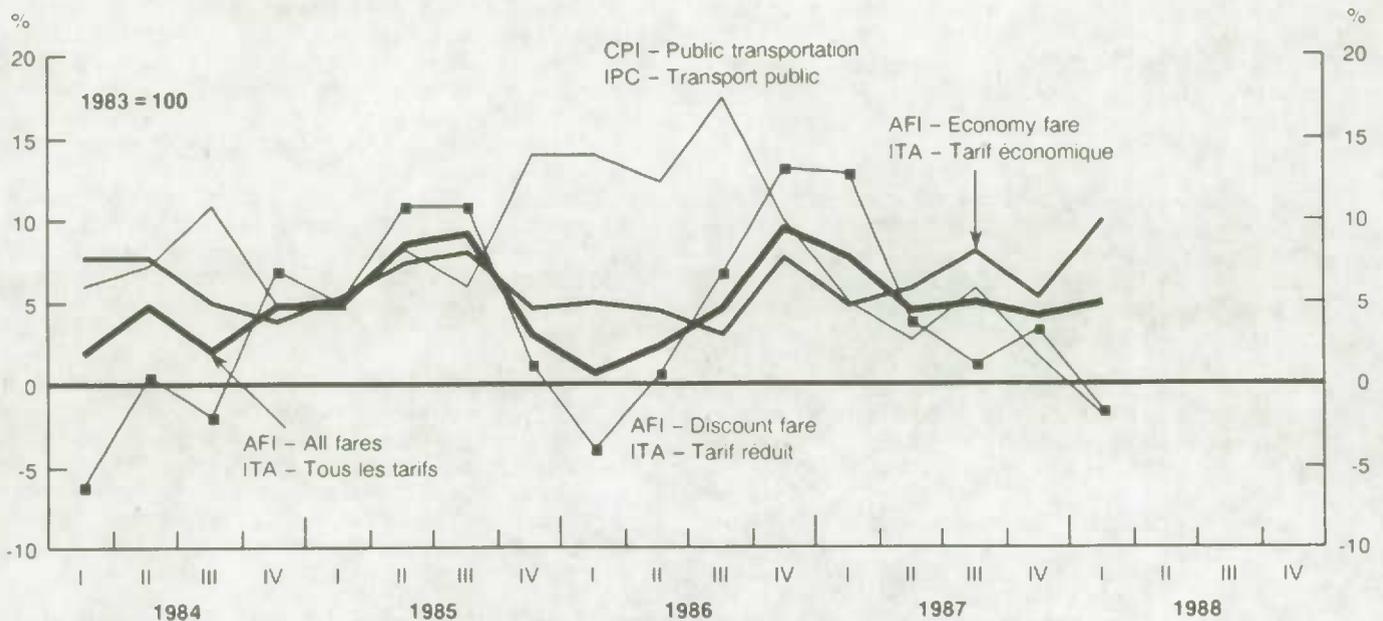


Figure 3

Percentage Change from the Same Quarter a Year Ago for the Air Fare Indexes and the Public Transportation Index

Taux de variation par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente des indices des tarifs aériens et de l'indice du transport public



Major Carrier Affiliates and the Unit Toll Market - First Quarter, 1988

Les affiliés des principaux transporteurs et le marché des services à taxe unitaire - premier trimestre, 1988

Since the announcement of the "New Canadian Air Policy" by Transport Canada, in 1984, one of the most significant developments in the Canadian air transport industry has been the creation of an affiliate network of air carriers, by both Air Canada and Canadian Airlines International Limited. Each network allows the transcontinental carrier to connect its scheduled services with carriers offering scheduled regional and local (largely domestic) services. In most cases, the affiliate connectors are partially owned by the major carrier. One agreement is based solely on a marketing arrangement, with no ownership by the major carrier.

Depuis l'annonce de la nouvelle politique canadienne sur le transport aérien par Transports Canada en 1984, l'un des plus importants développements au niveau de l'industrie canadienne du transport aérien est sans contredit la création de filiales dirigées par Air Canada et par les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Chaque réseau permet aux transporteurs transcontinentaux de relier leurs services réguliers avec les transporteurs offrant des services régionaux et locaux qui sont majoritairement des services intérieurs. Dans la majeure partie des cas, le principal transporteur est partiellement propriétaire des transporteurs affiliés. Un des accords est fondé uniquement sur une entente de vente, sans que le transporteur majeur en soit le propriétaire.

The process of entering into affiliate arrangements with connector carriers was most significant during 1987. Accordingly, by 1988 most operational agreements were in place between the two major carriers and the twelve connector airlines. For the purpose of presenting a quarterly review of the operations of the two networks, in 1988, all twelve connector airlines will be included in the data for each quarter.

Les négociations d'entente avec les transporteurs affiliés les plus importantes eurent lieu en 1987. Par conséquent, en 1988, presque toutes les ententes opérationnelles étaient en place entre ces deux principaux transporteurs et les douze transporteurs aériens affiliés. Dans le but de présenter une revue des opérations trimestrielles des deux réseaux en 1988, les douze transporteurs affiliés seront inclus dans les données présentées pour chaque trimestre.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian Airlines International affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes

Le réseau d'affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes

aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Unit toll services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

As can be seen in Table 2 below, Canadian Airlines International's affiliate network accounted for a slightly greater proportion of total unit toll market share than Air Canada's network, in the first quarter of 1988. However, when the two major carriers are included, the Air Canada family is clearly the larger of the two, with a market share of 52.6% of unit toll passenger-kilometres.

These two families of carriers accounted for 92.9% of unit toll passengers, and 93.4% of unit toll passenger-kilometres reported by Canadian air carriers during the first quarter of 1988. They also accounted for 95.5% of all unit toll revenues reported by Canadian air carriers during this period.

If Wardair is included with these families, the shares of unit toll passengers, passenger-kilometres and revenue accounted for by this group rise to 95.5%, 98.7% and 98.1%, respectively. It should be noted that Wardair's data are not included in the Canadian Airlines International affiliates or family data in Table 2.

Aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Time Air. Les services à taxe unitaire pour Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont connus sous la marque de commerce Inter-Canadien.

Comme vous pouvez le constater au Tableau 2 ci-dessous, le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée occupait une proportion légèrement plus grande du total des parts de marché pour les services à taxe unitaire que le réseau d'Air Canada au cours du premier trimestre de 1988. Cependant, quand on réunit les deux principaux transporteurs pour les services à taxe unitaire, on observe que le groupe d'Air Canada domine, occupant une part de marché de 52.6% pour les passagers-kilomètres.

Ces deux groupes de transporteurs représentaient 92.9% des passagers et 93.4% des passagers-kilomètres pour les services à taxe unitaire au cours du premier trimestre de 1988. De plus, ils obtenaient 95.5% des recettes totales générées par les services à taxe unitaire durant cette même période.

En incluant Wardair avec ces deux groupes, les parts du marché pour les passagers, les passagers-kilomètres et les recettes pour les services à taxe unitaire grimpent respectivement à 95.5%, 98.7% et 98.1%. Il est à noter que les données de Wardair ne sont pas incluses dans les données du groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée qui figurent au Tableau 2.

TABLE 2. Unit Toll Operations of the Affiliate Network of the Two Major Canadian Air Carriers - First Quarter, 1988

TABLEAU 2. Opérations des services à taxe unitaire du réseau d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens - Premier trimestre, 1988

	Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers	425 204	540 351	3 773 420	2 772 648
Market Share - Part du marché	% 6.03	7.67	53.54	39.34
Passenger-kilometres - Passager-kilomètres	189 936 876	199 258 077	5 472 297 555	4 242 853 969
Market Share - Part du marché	% 1.83	1.92	52.63	40.81
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$ 36 853 082	48 811 304	548 068 082	432 971 304
Hours Flown - Heures de vol	32 937	34 700	114 263	100 781
Passenger revenue per passenger-kilometre - Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$ 0.19	0.24	0.10	0.10

SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW - REVUE DU TRIMESTRE

TABLE 1.1. Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 1.1. Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$ 0.097	0.093	-3.4	0.106	0.097	-8.6
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 0.413	0.427	3.4	0.410	0.417	1.7
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 0.731	0.738	1.0	0.811	0.774	-4.6
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 29 944	33 444	11.7	29 042	29 441	1.4
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 101.95	98.52	...	107.53	96.98	...
	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$ 0.090	0.095	5.1	0.044	0.050	14.7
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 0.493	0.463	-6.2	0.125	0.268	114.2
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 0.773	0.808	4.6	0.332	0.419	26.1
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 32 570	38 185	17.2	41 340	44 578	7.8
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 101.14	103.32	...	71.55	86.13	...

TABLE 1.2. Selected Economic and Demographic Indicators, January-March 1988

TABLEAU 1.2. Indicateurs économiques et démographiques choisis, Janvier-mars 1988

		1987	1988	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 500.8	25 787.1	1.1
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	11 711.0	12 171.0	3.9
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	355 008.0	374 760.0	5.6
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	13 921.4	14 532.8	4.4
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	...(3)	90.9	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	97.0	100.9	4.0
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	...(3)	525.0	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	929.6	934.2	0.5
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	136.9	139.7	2.0
- International travel - Voyages internationaux	\$	264.9	280.7	6.0
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble		115.9	120.6	4.1
- Transportation - Transports		114.1	117.9	3.3
- Public transportation - Transport public		130.0	127.3	-2.1
Travel price index - Indice des prix des voyages	1983 = 100	118.5	121.3	2.4
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		115.8	121.6	5.0
- International travel - Voyages internationaux		107.8	113.3	5.1
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
- All industries - Toutes les industries		116.8	122.9	5.2
- Transport industry - Industrie du transport		115.4	123.0	6.6
- Air transportation - Transport aérien		114.0	121.3	6.4
Air transport 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	%	16.2	15.6	...

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

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

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

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

³ This figure is not available for the year 1987, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period January-March 1986, the per capita trip spending totalled \$81.2 and the average spending per trip, \$476.7. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1987, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période janvier-mars 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$81.2 et les dépenses moyennes par voyage, \$476.7.

⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. - For overseas trips, includes other modes of transportation. - Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

SECTION 2 OPERATING STATISTICS - STATISTIQUES D'EXPLOITATION

TABLE 2.1. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, January-March 1988

TABLEAU 2.1. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1988

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	98	93	-5.1	288	275	-4.5
Passengers - Passagers	7 589	8 670	14.3	7 705	8 899	15.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 133 613	136 208	1.9	135 538	147 077	8.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	..	14 857 357	...	..	15 184 595	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	..	1 485 736	...	..	1 518 460	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	..	351 800	...	..	370 005	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	..	1 837 536	...	..	1 888 464	...
Hours flown - Heures de vol	305	345	13.4	381	436	14.3
Unit toll services - Services à taxe unitaire						
Passengers - Passagers	6 035	6 982	15.7	6 088	7 047	15.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 105 425	109 413	3.8	105 508	109 494	3.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	8 578 166	10 379 210	21.0	8 593 438	10 397 741	21.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	857 817	1 037 921	21.0	859 344	1 039 774	21.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	301 611	318 612	5.6	301 642	318 670	5.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 159 427	1 356 533	17.0	1 160 986	1 358 444	17.0
Hours flown - Heures de vol	211	253	20.0	214	261	21.8
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	1 553	1 688	8.7	1 617	1 852	14.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 28 188	26 795	-4.9	30 029	37 583	25.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	..	4 478 147	...	..	4 786 854	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	..	447 815	...	..	478 685	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	..	33 188	...	..	51 334	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	..	481 002	...	..	530 020	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	93	91	-1.6	125	126	0.9
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	1	1	22.9	42	48	16.2
Hours flown: total - Heures de vol: total	94	92	-1.4	167	175	4.7

¹ 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-IV, January-March 1988

TABLEAU 2.2. Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1988

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	5 815	15.6	1 596	10.9	1 488	20.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 95 983	-4.1	12 240	4.7	38 855	63.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	5 848 870	...	3 023 326	...	6 312 398	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	584 887	...	302 333	...	631 240	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	123 737	...	31 841	...	214 426	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	708 624	...	334 174	...	845 666	...
Hours flown - Heures de vol	333	14.1	48	5.6	55	24.5
Unit toll services - Services à taxe unitaire						
Passengers - Passagers	5 513	14.8	839	13.1	694	27.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 70 586	-4.0	9 155	-3.8	29 753	32.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	5 507 414	19.2	1 187 796	-0.9	3 702 531	33.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	550 741	19.2	118 780	-0.9	370 253	33.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	107 505	-13.7	20 528	-10.8	190 637	23.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	658 246	12.2	139 307	-2.5	560 891	30.0
Hours flown - Heures de vol	203	21.3	28	21.2	30	25.8
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	301	31.7	756	8.6	794	14.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg 25 396	-4.1	3 085	41.6	9 102	569.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	341 457	...	1 835 530	...	2 609 867	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	34 146	...	183 553	...	260 987	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	16 232	...	11 313	...	23 789	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	50 378	...	194 866	...	284 775	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	86	-0.8	20	2.9	20	7.6
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	43	16.6	-	-100.00	5	208.4
Hours flown: total - Heures de vol: total	130	4.4	20	-10.7	25	23.1

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	6 121	6 896	12.7	3 295	3 564	8.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg 95 212	102 121	7.3	69 256	69 590	0.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	11 370 701	13 035 833	14.6	5 363 205	5 959 614	11.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 137 070	1 303 583	14.6	536 321	595 961	11.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	313 024	331 167	5.8	216 766	215 447	-0.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 450 094	1 634 750	12.7	753 087	811 408	7.7
Hours flown - Heures de vol	164	179	9.2	84	86	2.6
Unit toll services - Services à taxe unitaire						
Passengers - Passagers	5 037	5 767	14.5	3 078	3 348	8.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 93 048	99 579	7.0	68 192	68 619	0.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	8 247 404	9 873 902	19.7	4 663 815	5 282 361	13.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	13 094 994	14 020 373	7.1	7 173 981	7 470 313	4.1
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 62.98	70.43	...	65.01	70.71	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	824 740	987 390	19.7	466 382	528 236	13.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	292 988	313 001	6.8	205 478	206 820	0.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 117 728	1 300 391	16.3	671 860	735 056	9.4
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	1 950 769	2 115 598	8.4	1 169 699	1 209 530	3.4
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 57.30	61.47	...	57.44	60.77	...
Hours flown - Heures de vol	138	152	10.4	79	81	3.0
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	1 084	1 129	4.2	217	216	-0.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 2 164	2 542	17.5	1 064	971	-8.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	3 123 297	3 161 931	1.2	699 390	677 254	-3.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	312 330	316 193	1.2	69 939	67 725	-3.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	20 036	18 166	-9.3	11 288	8 627	-23.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	332 366	334 359	0.6	81 227	76 352	-6.0
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	26	27	2.9	5	5	-3.1
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	26	27	2.9	5	5	-3.1

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988 - Concluded

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988 - fin

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	2 308	2 676	15.9	518	656	26.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 20 439	28 710	40.5	5 516	3 821	-30.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 227 692	5 012 315	18.6	1 779 804	2 063 903	16.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	422 769	501 232	18.6	177 980	206 390	16.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	70 641	97 951	38.7	25 616	17 769	-30.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	493 411	599 183	21.4	203 597	224 159	10.1
Hours flown - Heures de vol	71	80	13.9	10	13	32.0
Unit toll services - Services à taxe unitaire						
Passengers - Passagers	1 842	2 232	21.2	117	186	59.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 20 055	28 219	40.7	4 801	2 741	-42.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	3 161 394	4 043 596	27.9	422 195	547 945	29.8
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	5 178 867	5 759 116	11.2	742 145	790 944	6.6
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 61.04	70.21	...	56.89	69.28	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	316 139	404 360	27.9	42 219	54 794	29.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	69 763	96 907	38.9	17 746	9 274	-47.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	385 903	501 267	29.9	59 966	64 068	6.8
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	683 434	797 843	16.7	97 635	108 225	10.8
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 56.47	62.83	...	61.42	59.20	...
Hours flown - Heures de vol	55	66	19.3	4	5	33.6
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	466	444	-4.8	401	470	17.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg 384	491	27.8	715	1 080	51.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	1 066 298	968 719	-9.2	1 357 609	1 515 958	11.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	106 630	96 872	-9.2	135 761	151 596	11.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	878	1 044	18.9	7 870	8 495	7.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	107 508	97 916	-8.9	143 631	160 091	11.5
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	15	14	-5.9	6	8	31.0
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	15	14	-5.9	6	8	31.0

TABLE 2.4. Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, January-March 1988

TABLEAU 2.4. Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens, Janvier-mars 1988

	1987	1988	Change
	No. - Nbre	No. - Nbre	Variation %
Number of carriers - Nombre de transporteurs	60	50	-16.7
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	3 476	2 840	-18.3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	28	-	-100.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	30	112	273.3
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	465	-	-100.0
Quebec - Québec	7 871	9 972	26.7
Ontario	4 755	4 207	-11.5
Manitoba	1 734	1 675	-3.4
Saskatchewan	486	995	104.7
Alberta	2 734	4 138	51.4
British Columbia - Colombie-Britannique	12 849	15 702	22.2
Yukon	695	520	-25.2
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	2 047	3 329	62.6
Total	37 170	43 490	17.0
International	4 524	4 939	9.2
Total	41 694	48 429	16.2

SECTION 3 FINANCIAL DATA - DONNÉES FINANCIÈRES

TABLE 3.1. Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1988

TABLEAU 3.1. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1988

	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Unit toll services - Services à taxe unitaire	1 012 539	1 174 526	16.0
- Passengers - Passagers	..	1 027 748	...
- Goods - Marchandises	..	146 778	...
Charter services - Services d'affrètement	244 308	250 499	2.5
- Passengers - Passagers	..	226 499	...
- Goods - Marchandises	..	24 000	...
Other flying services - Autres services aériens	4 922	3 246	-34.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	..	1 290	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	46 452	53 137	14.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 308 221	1 482 699	13.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	17 024	15 661	-8.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	434 136	511 040	17.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	153 786	186 467	21.3
General services and administration - Services généraux et administration	584 525	703 312	20.3
Depreciation - Dépréciation	84 806	78 564	-7.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 274 278	1 495 043	17.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	33 942	(12 344)	...
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	57 364	3 818	-93.3
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	16 223	12 509	-22.9
Interest expenses - Intérêts versés	64 544	58 429	-9.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(11 583)	(6 148)	-46.9
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(2 541)	(48 251)	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	31 401	(60 594)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	120	(21 584)	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	31 281	(39 010)	...

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation %	\$ '000	\$ '000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	918 906	1 056 435	15.0	578 042	597 518	3.4
- Passengers - Passagers	797 940	922 795	15.6	493 706	511 215	3.5
- Goods - Marchandises	120 966	133 639	10.5	84 336	86 303	2.3
Charter services - Services d'affrètement	140 519	149 747	6.6	32 568	30 381	-6.7
- Passengers - Passagers	135 831	145 040	6.8	30 334	28 447	-6.2
- Goods - Marchandises	4 688	4 707	0.4	2 234	1 934	-13.4
Other flying services - Autres services aériens	2 447	1 186	-51.5	..	..	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	..	..	..	..	..	..
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	32 808	36 318	10.7	12 978	11 265	-13.2
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 094 680	1 243 685	13.6	623 588	639 164	2.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	13 370	12 706	-5.0	8 860	8 081	-8.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	338 212	407 572	20.5	180 138	204 955	13.8
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	111 963	140 764	25.7	68 286	80 874	18.4
General services and administration - Services généraux et administration	536 778	636 286	18.5	277 856	324 292	16.7
Depreciation - Dépréciation	73 402	65 060	-11.4	44 795	40 844	-8.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 073 725	1 262 388	17.6	579 935	659 046	13.6
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	20 955	(18 703)	...	43 654	(19 882)	...
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	50 685	916	-98.2	9 120	187	-98.0
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 631	13 076	-16.3	6 944	6 723	-3.2
Interest expenses - Intérêts versés	57 070	49 011	-14.1	28 770	24 924	-13.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(10 171)	(6 603)	-35.1	(3 032)	(7 141)	135.5
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(925)	(41 623)	...	(15 738)	(25 156)	59.8
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	20 030	(60 325)	...	27 915	(45 038)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(6 115)	(23 056)	277.0	11 591	(17 349)	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	26 145	(37 269)	...	16 324	(27 689)	...

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988 - Concluded

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988 - fin

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	320 223	429 016	34.0	20 641	29 901	44.9
- Passengers - Passagers	285 810	384 160	34.4	18 424	27 420	48.8
- Goods - Marchandises	34 413	44 855	30.3	2 217	2 481	11.9
Charter services - Services d'affrètement	61 013	55 411	-9.2	46 938	63 955	36.3
- Passengers - Passagers	60 521	54 920	-9.3	44 976	61 673	37.1
- Goods - Marchandises	492	491	-0.2	1 962	2 282	16.3
Other flying services - Autres services aériens	2 447	1 186	-51.5	..	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	..	-	...	..	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	18 950	24 538	29.5	880	515	-41.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	402 633	510 150	26.7	68 458	94 371	37.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	4 158	3 985	-4.2	353	640	81.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	127 498	164 320	28.9	30 576	38 296	25.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	33 627	47 400	41.0	10 050	12 490	24.3
General services and administration - Services généraux et administration	212 189	263 133	24.0	46 733	48 861	4.6
Depreciation - Dépréciation	20 641	14 935	-27.6	7 966	9 281	16.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	398 113	493 774	24.0	95 677	109 568	14.5
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	4 520	16 377	262.3	(27 219)	(15 197)	-44.2
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	2 930	725	-75.3	38 636	4	-100.0
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	7 605	4 104	-46.0	1 083	2 249	107.8
Interest expenses - Intérêts versés	25 683	13 752	-46.5	2 618	10 335	294.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(8 038)	(384)	-95.2	899	922	2.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(23 186)	(9 307)	-59.9	38 000	(7 160)	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(18 666)	7 070	...	10 781	(22 357)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(11 606)	5 458	...	(6 100)	(11 165)	83.0
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(7 060)	1 612	...	16 881	(11 192)	...

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA - DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

TABLE 4.1. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1988

TABLEAU 4.1. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1988

		1987	1988	Change Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	4 349	5 037	15.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	76 980	85 492	11.1
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	7 579	6 745	-11.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	60 732	48 523	-20.1
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 560	3 749	5.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	34 987	41 830	19.6
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 980	7 911	13.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	59 269	68 072	14.9
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 583	14 462	6.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	103 326	111 906	8.3
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 579	7 528	-0.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	60 732	62 345	2.7
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	43 630	45 432	4.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	396 027	418 169	5.6
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	966 972	1 062 484	9.9
Cost - Coût	\$ '000	237 507	287 489	21.0
Gasoline - Essence	L '000	9 590	7 974	-16.8
Cost - Coût	\$ '000	5 281	4 472	-15.3
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	114	245	115.4
Cost - Coût	\$ '000	655	861	31.3
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	314	214	-31.8
Cost - Coût	\$ '000	552	246	-55.5

TABLE 4.2. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1988

TABLEAU 4.2. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1988

		Total	Air Canada	Canadian	Wardair
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés					
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	2 974	1 730	1 033	211
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	68 181	39 997	24 037	4 147
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	5 733	2 989	2 024	720
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	44 145	23 321	15 935	4 889
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	2 484	170	2 314	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	32 384	3 927	28 457	-
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 032	3 339	2 319	374
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	55 606	31 687	21 609	2 311
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	12 841	8 387	3 663	791
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	104 126	72 405	25 896	5 825
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 123	5 095	2 007	21
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	60 228	48 289	11 770	170
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	37 187	21 710	13 360	2 117
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	364 670	219 625	127 703	17 341
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	920 056	459 263	352 072	108 721
Cost - Coût	\$ '000	242 050	120 349	95 200	26 501
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	87	21	48	19
Cost - Coût	\$ '000	415	123	206	86
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-

SECTION 5 FARE BASIS DATA - DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

The initial impact of the new economic regulatory reform in the air transport industry in Canada has been the widespread use of discount fares. Indeed, during the first quarter of 1988, 61.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket, up from 53.5% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 66.3%, up from 59.7% in 1987.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1988. In the southern sector, 62.7% of passenger traffic (representing 67.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1987, the corresponding figures were 54.2% for passengers and 60.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.1% of the traffic during the first quarter of 1988, up from 40.4% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 4.5 percentage points (42.3% to 46.8%) during the same period.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1988, discount carriage on long-haul services represented 68.7% of passenger volume and 69.0% of passenger-kilometres; this compares with 56.5% and 58.2% respectively, for short-haul services.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada during the first quarter of 1988 can be attributed to four principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on scheduled domestic markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the major scheduled carriers and the regional and local carriers has stimulated the increment of discount fares on the heavily-travelled intercity short-haul routes. Third, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of different discount fares offered. Fourth, the Olympic Games in Calgary also had a significant impact on the utilization of discount fares during the first quarter of 1988.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

La nouvelle réglementation économique dans l'industrie du transport aérien au Canada a eu comme effet initial d'accroître l'utilisation des tarifs réduits. En effet, au cours du premier trimestre de 1988, 61.9% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 53.5% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté pour passer de 59.7% en 1987 à 66.3% en 1988.

Comme l'indiquent les Tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du premier trimestre de 1988. Dans le secteur sud, 62.7% du trafic de passagers (représentant 67.0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 54.2% et 60.3% respectivement au cours du premier trimestre de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.1% du trafic au cours du premier trimestre de 1988, une augmentation par rapport à 40.4% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 4.5 points de pourcentage (de 42.3% à 46.8%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.7% du volume de passagers et 69.0% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 56.5% et 58.2%.

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du premier trimestre de 1988 peut être attribuée à quatre principaux facteurs. Tout d'abord, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. En second lieu, la forte concurrence entre les principaux transporteurs à horaire fixe et les transporteurs régionaux et locaux a favorisé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes interurbaines achalandées de courte distance. En troisième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. Enfin, les Jeux Olympiques de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988.

TABLE 5.1. Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.1. Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire			
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit	
(1983 = 100.0)					
Domestic - Intérieur	1987	I	115.8	121.0	111.3
		II	117.8	124.4	112.0
		III	125.1	126.3	124.7
		IV	123.0	128.8	117.9
	1988	I	121.6	133.3	109.4
Southern services - Services secteur sud	1987	I	116.2	121.5	111.8
		II	118.1	124.8	112.4
		III	125.7	126.8	125.3
		IV	123.3	129.3	118.2
	1988	I	122.1	133.9	110.1
Northern services - Services secteur nord	1987	I	108.8	114.6	100.3
		II	112.6	119.1	103.1
		III	115.9	120.3	109.8
		IV	117.1	122.8	109.0
	1988	I	112.5	124.5	90.6
International	1987	I	107.8	112.0	106.2
		II	111.1	113.9	110.0
		III	118.4	112.0	122.1
		IV	109.9	113.0	108.7
	1988	I	113.3	119.5	112.1

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)
Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

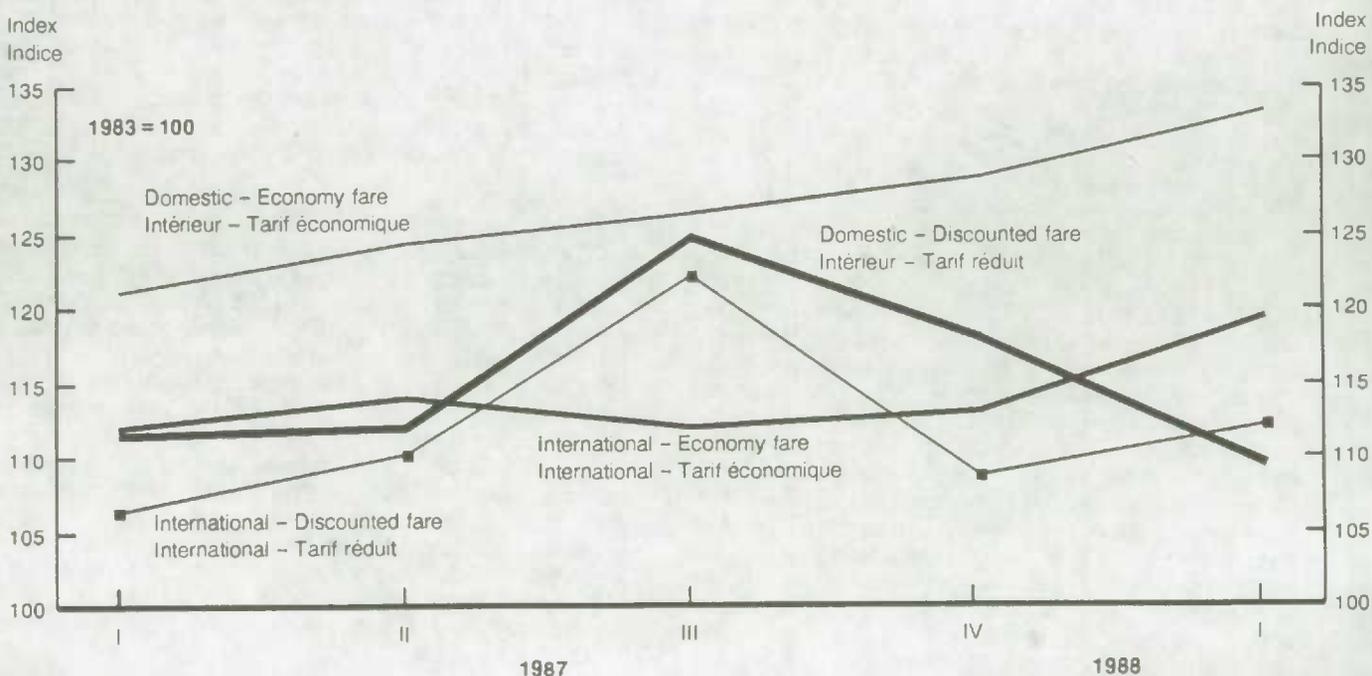


TABLE 5.2. Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.2. Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
	%									
Domestic – Intérieur	0.6	0.3	...	5.3	43.3	30.3	53.5	61.9	2.6	2.2
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.3	...	5.5	42.6	29.1	54.2	62.7	2.6	2.3
Short-Haul – Court- courrier	0.3	0.1*	...	2.1	51.0	39.0	46.1	56.5	2.6	2.3
Long-Haul – Long-courrier	1.1	0.5	...	8.9	33.2	19.5	63.0	68.7	2.7	2.3
Northern services – Services secteur nord	-	"	...	0.3*	58.8	55.2	40.4	44.1	0.7*	0.4*
International	1.4	1.1	...	4.5	23.7	17.5	68.0	71.3	7.0	5.6

TABLE 5.3. Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.3. Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
	%									
Domestic – Intérieur	1.1	0.7	...	8.8	36.5	21.9	59.7	66.3	2.7	2.3
Southern services – Services secteur sud	1.2	0.7	...	9.1	35.7	20.9	60.3	67.0	2.7	2.4
Short-Haul – Court- courrier	0.3	0.1*	...	2.2	49.4	37.1	47.7	58.2	2.7	2.4
Long-Haul – Long-courrier	1.4	0.8	...	10.7	32.2	17.1	63.6	69.0	2.8	2.4
Northern services – Services secteur nord	-	"	...	0.3*	56.7	52.5	42.3	46.8	0.9*	0.4*
International	1.4	1.3	...	6.4	16.3	8.8	75.6	78.4	6.7	5.2

¹ Includes business class – Comprend la classe affaires.

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

TABLE 5.4. Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.4. Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

Province and territory of enplanement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Province et territoire d'embarquement	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
	%									
Newfoundland - Terre-Neuve	"	"	...	5.3	41.5	28.2	57.3	65.3	1.1*	1.1*
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	...	3.5*	35.3	26.3	64.1	69.1	0.6*	1.2*
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	0.3*	"	...	8.2	36.4	25.7	61.5	64.5	1.7	1.4
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	"	-	...	0.3*	39.8	34.3	58.3	63.7	1.8*	1.7*
Quebec - Québec	0.3*	0.1*	...	3.3	51.3	34.6	44.9	58.9	3.5	3.1
Ontario	0.8	0.4	...	6.1	45.1	28.3	51.5	62.6	2.6	2.6
Manitoba	0.5*	0.1*	...	5.5*	42.6	29.6	54.3	62.7	2.6	2.1*
Saskatchewan	"	--"	...	3.6	39.7	26.2	57.3	67.9	2.9	2.3
Alberta	0.8	0.4*	...	5.7	48.4	36.4	48.5	55.8	2.4	1.6
British Columbia ² - Colombie- Britannique ²	0.7	0.4	...	4.7	33.5	28.1	63.5	65.0	2.3	1.8
Yukon & Northwest Territo- ries - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.6	0.3	...	5.3	43.3	30.3	53.5	61.9	2.6	2.2

¹ Includes business class. - Comprend la classe affaires.

² Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

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

International Sector

During the first quarter of 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (71.3%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 3.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the first quarter of 1988, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varies rather widely from one province to another, with 55.8% for Alberta to 69.1% for Prince Edward Island (see Table 5.4).

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (71.3%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 3.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1988, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 55.8% en Alberta et à 69.1% à l'Île-du-Prince-Édouard (voir le Tableau 5.4).

TABLE 5.5. Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.5. Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

City of enplanement	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire											
	1987	1988	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
Ville d'embarquement	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
	1987	1988	Change Variation		1987	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988
	No. - Nbre ('000)		%						%					
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)														
Calgary	191	229	19.5	0.3*	-	...	2.9	53.8	44.4	43.5	51.1	2.4	1.6	
Edmonton ¹	89	95	6.0	-	-	...	0.2*	76.0	69.6	22.3	29.5*	1.7	0.7*	
Halifax	14	13	-5.3	-	-	...	1.7*	43.7	43.9	55.4	53.4	0.9*	-	
Montréal ²	296	314	5.9	0.3*	0.1	...	2.2	53.9	35.4	42.0	59.2	3.7*	3.1	
Ottawa	153	180	17.5	0.7*	-	...	4.2	59.1	36.7	37.4	55.8	2.8*	3.0*	
Regina	30	32	9.7	-	-	...	2.0*	55.1	38.7	42.0	57.0	2.9	2.3*	
Saskatoon	30	33	7.8	-	-	...	0.8*	49.2	39.0	48.7	58.6	2.1*	1.5*	
Toronto	439	488	11.2	0.3	0.1	...	1.9	56.5	37.0	40.2	57.9	2.9	3.1	
Vancouver	183	188	3.0	0.3	-	...	3.2	31.2	31.0	66.3	63.7	2.2	2.0	
Winnipeg	44	46	6.8	-	-	...	1.7	59.1	48.3	38.9	49.2	1.9*	0.7*	
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	119	147	23.1	1.8*	1.2*	...	12.7*	34.4	17.5	61.1	66.5	2.7	2.1	
Edmonton ¹	150	186	24.0	1.1*	0.4*	...	6.8*	34.8	23.0	61.5	68.0	2.6*	1.9	
Halifax	143	173	21.0	0.4*	-	...	9.1	36.1	24.2	61.6	65.0	1.9	1.5	
Montréal ²	74	88	19.1	-	-	...	9.0*	40.4	25.4	56.2	63.0	3.1	2.4	
Ottawa	61	73	20.3	1.0*	0.5*	...	11.3	45.0	27.4	52.4	59.5	1.7	1.3*	
Regina	30	37	21.6	-	-	...	5.7*	26.9	15.2*	69.8	76.0	3.2*	3.0*	
Saskatoon	26	35	37.8	-	-	...	5.2	25.9	14.3*	70.7	78.2	3.4	2.2	
Toronto	500	579	15.8	1.3	0.8*	...	10.9	31.2	16.7	64.8	69.1	2.7	2.5*	
Vancouver	263	333	26.5	1.6	0.7	...	8.2	31.1	18.4	64.1	70.2	3.3	2.5	
Winnipeg	144	188	30.1	0.7*	-	...	7.0*	35.4	22.2	60.8	68.1	3.1	2.6*	

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

³ Includes business class. - Comprend la classe affaires.

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

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown may in fact be Halifax or Montréal.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases. The largest increases were in Quebec (14 percentage points) and Ontario (11.1 percentage points).

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de l'Île-du-Prince-Édouard sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown peut être en réalité Halifax ou Montréal.

L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur est générale au niveau des provinces, puisqu'elle est en hausse dans toutes les provinces. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (14.0 points de pourcentage) et en Ontario (11.1 points de pourcentage).

TABLE 5.6. Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1988

TABLEAU 5.6. Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Janvier-mars 1988

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy ³		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique ³		Réduit		Autre	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	™	...	167.1	...	108.1	11.1	66.4	-6.0	90.3	41.7
Edmonton ¹	™	...	95.2	...	89.5	11.2	52.3	-7.2	67.1	50.4
Halifax	-	-	94.3	...	94.5	3.3	51.2	6.4	™	...
Montréal ²	178.0	16.1	151.3	...	133.2	12.8	84.6	16.2	73.3	-3.1
Ottawa	™	...	130.2	...	116.8	10.5	73.1	23.2	68.5	8.6
Regina	™	...	153.8	...	141.6	5.3	63.9	-6.7	105.3	13.2
Saskatoon	-	-	169.2	...	138.8	4.8	61.6	-10.3	84.3	5.9
Toronto	158.0	14.5	139.8	...	130.5	11.3	82.8	19.2	77.0	0.4
Vancouver	™	...	172.0	...	135.1	8.0	72.0	-3.0	89.1	35.7
Winnipeg	™	...	163.2	...	149.2	5.7	67.7	-6.2	85.9	8.7
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	505.4	14.0	412.7	...	318.6	12.3	160.1	-3.1	231.3	1.6
Edmonton ¹	491.3	43.3	365.5	...	240.5	9.6	114.0	-10.6	184.8	11.8
Halifax	™	...	227.9	...	187.2	7.4	97.9	-0.6	151.3	14.4
Montréal ²	™	...	386.6	...	256.7	15.2	130.6	-3.5	198.0	3.6
Ottawa	495.6	19.9	383.3	...	289.9	10.4	138.1	-4.6	232.2	-0.6
Regina	™	...	338.3	...	267.5	5.8	125.6	-5.5	193.6	-1.3
Saskatoon	™	...	338.3	...	249.3	4.5	124.3	-9.1	176.5	-3.7
Toronto	559.9	23.3	389.2	...	290.9	13.2	148.3	-2.0	218.1	0.9
Vancouver	620.0	39.4	464.0	...	285.7	10.7	145.3	-8.5	245.2	4.6
Winnipeg	™	...	281.9	...	239.1	6.9	118.4	-1.3	162.0	11.0

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

³ Percentage change calculated on business class and economy fares combined. - Variation en pourcentage calculée selon les tarifs de la classe affaires et économique combinés.

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

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities¹ seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in the first quarter 1988 than in the same quarter in 1987. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le Tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies¹, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du premier trimestre de 1988 qu'au cours de la même période en 1987. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courtes distances (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du

¹ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1988.

¹ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs à horaire fixe au cours du premier trimestre de 1988.

the first quarter of 1988 rose in eight of the top ten Canadian cities. The gains ranged from 7.2 percentage points in Edmonton to 18.4 percentage points in Ottawa. The proportion edged down from 55.4% to 53.4% in Halifax and from 66.3% to 63.7% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted slight gains; these ranged from 3.4 percentage points in Halifax to 7.5 in Saskatoon.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (78.2%) ranked first, followed by Regina (76.0%) and Vancouver (70.2%). For business class fares, the leading cities were Calgary (12.7%), Ottawa (11.3%) and Toronto (10.9%).

Average Fares

The fare basis data indicate that during the first quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$140, up 2.0% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$281, an increase of 6.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$164; the lowest in Montréal, where it averaged \$122. The average domestic fare also exceeded the national level in Calgary (\$142), Toronto (\$157) and Winnipeg (\$148). It rose in six of the ten cities, with gains ranging from 1.0% in Vancouver to 5.3% in Montréal. Regina (-6.0%) and Saskatoon (-5.8%) posted the largest declines in the first three months of 1988.

During the first quarter of 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities, while deeper discounts were offered to travellers (see Table 5.6). A comparison of first quarter 1988 average discount fares with those from the corresponding quarter in 1987, indicates that the discount fares fell in all cities, with the exception of Halifax, Montréal, Ottawa and Toronto where they perked up sharply for short-haul trips.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$149 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$319 for long-haul trips.

premier trimestre de 1988 a augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes. Les progressions variaient entre 7.2 points à Edmonton et 18.4 points à Ottawa. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 55.4% à 53.4% à Halifax et de 66.3% à 63.7% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une faible hausse, comprise entre 3.4 points à Halifax et 7.5 points à Saskatoon.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (78.2%), Regina (76.0%) et Vancouver (70.2%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (12.7%), Ottawa (11.3%) et Toronto (10.9%).

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du premier trimestre de 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$140, en hausse de 2.0% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$281, en hausse de 6.0% par rapport à l'année précédente (voir Tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$164 à Vancouver et \$122 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Calgary (\$142), Toronto (\$157) et Winnipeg (\$148). Il a augmenté dans six des villes, les gains oscillant entre 1.0% à Vancouver et 5.3% à Montréal. Regina (-6.0%) et Saskatoon (-5.8%) ont enregistré les baisses les plus fortes au cours des trois premiers mois de 1988.

Au cours du premier trimestre de 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs (voir le Tableau 5.6). Si l'on compare la moyenne des tarifs réduits du premier trimestre de 1988 à ceux du trimestre correspondant de 1987, on constate une baisse des tarifs réduits dans toutes les villes, à l'exception de Halifax, Montréal, Ottawa et Toronto où ils ont augmenté pour les services court-courriers.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires à horaire fixe (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré des tarifs de \$149 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$319 pour les voyages long-courriers.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial unit toll or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. 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 missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. 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.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. 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.

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

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial à taxe unitaire ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formulaires de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. 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.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, 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

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

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. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (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 quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, 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 **Air Carrier Operations in Canada**.

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.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (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 la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), 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 la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

- (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.
 - (v) 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".
 - (vi) 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.
- (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) 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".
 - (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

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 a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code

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 (819-997-6190).

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 à horaire fixe 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 à horaire fixe; 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

and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

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

Data Quality and Limitations

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

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

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

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

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

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.

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

Qualité des données et restrictions

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

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

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

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

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) With the introduction of the National Transportation Act, 1987, the reporting levels for Canadian air carriers were redefined for 1988. These new level definitions are described in the glossary of this publication. The 1987 data that appear in sections 1, 2, 3, and 4 of this publication have been re-tabulated using these new level definitions.
- b) The survey universe for the first quarter of 1988 consisted of 275 air carriers. This is a substantial decrease from the 671 air carriers which were required to report quarterly data in 1987. The major factor which accounted for this decrease was that carriers reporting less than \$250,000 in annual gross revenues, for unit toll and charter operations, in each of the last two calendar years, were classified in Level V in 1988. These carriers did not report quarterly data in 1988.
- c) Even though there are substantially fewer carriers reporting quarterly data in 1988, the carriers that did report provided a good coverage of the operations of Canadian air carriers. This can be observed by reviewing the percentage of 1987 data which was reported by the carriers in the 1988 universe. For example, although these carriers represented only 41.0% of the number of carriers which reported in the first quarter of 1987, they accounted for 99.9% of unit toll passengers, over 99.9% of unit toll passenger-kilometres, 98.6% of unit toll hours flown and 89.8% of charter hours flown.
- d) Revisions were made to the 1987 data base, upon receipt of late filings from air carriers. Accordingly, values for some 1987 data tabulated in this publication may exceed the values published in the original 1987 publication.
- e) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1988 are shown in the following table with comparative first quarter 1987 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Suite à l'introduction de la Loi nationale de 1987 sur les transports, les niveaux de déclaration pour les transporteurs aériens canadiens ont été modifiés pour 1988. Les nouvelles définitions des niveaux de déclaration sont présentées dans le glossaire de la présente publication. Les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3 et 4 ont été totalisées selon ces nouvelles définitions.
- b) L'univers des enquêtes pour le premier trimestre de 1988 englobait 275 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 671 transporteurs avaient déclaré des données trimestrielles en 1987. Le principal facteur expliquant cette diminution est attribuable aux transporteurs qui ont déclaré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 pour les services à taxe unitaire et d'affrètement au cours des deux dernières années civiles. Ces derniers ont été classifiés comme niveau V et n'avaient pas à fournir de données trimestrielles pour l'année 1988.
- c) Bien que le nombre de transporteurs déclarant des données sur une base trimestrielle fut moindre en 1988, ceux-ci ont fourni néanmoins une couverture assez complète des activités des transporteurs aériens canadiens. En examinant certains pourcentages fondés sur les données de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 41.0% du nombre total de transporteurs ayant participé aux enquêtes au cours du premier trimestre de 1987. Néanmoins, ces transporteurs ont transporté 99.9% des passagers et réalisé plus de 99.9% des passagers-kilomètres sur leurs liaisons à taxe unitaire. De plus, ils ont effectué 98.6% des heures de vols des services à taxe unitaire et 89.8% des heures de vol des services d'affrètement.
- d) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1987 pour tenir compte des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1987 paraissant dans cette publication peuvent excéder les totalisations publiées dans l'édition originale de 1987.
- e) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1987 sont également présentées.

	1987	1988	% Change Variation en %	
Level I	4	3	-25.0	Niveau I
Level II	19	16	-15.8	Niveau II
Level III	71	67	-5.6	Niveau III
Level IV	169	147	-13.0	Niveau IV
Total	263	233	-11.4	Total

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since the first quarter of 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since the first quarter of 1987, these carriers were almost all classified as Level V, and were not included in the publication or the above table.

- f) The number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1988, are as follows: Level III - 7, Level IV - 35.
- g) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- h) Data for Canadian Airlines International Limited, for 1987, includes data for both CP Air and Pacific Western Airlines, which were shown separately in the first quarter 1987 publication of catalogue 51-002.
- i) Passenger revenue and goods revenue for Level I air carriers, for 1987, are shown separately under the unit toll and charter revenue headings. These breakdowns were estimated and the published data are based on revenue data reported by the carriers.

Comme on peut le constater, un nombre considérable de transporteurs ont cessé leurs activités ou ont été fusionnés avec d'autres transporteurs depuis le premier trimestre 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé leurs activités depuis le premier trimestre de 1987, ces derniers ont presque tous été classés au niveau V et il ne sont pas compris dans cette publication ou dans ce tableau.

- f) Pour le premier trimestre de 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III-7, niveau IV-35.
- g) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- h) Les données des Lignes aériennes Canadien International Ltée. englobent les données des compagnies CP Air et Pacific Western Airlines. Celles-ci étaient présentées séparément dans la publication du premier trimestre 1987 (no 51-002 au catalogue).
- i) Les recettes-passagers et les recettes-marchandises pour les transporteurs aériens de niveau I, pour l'année 1987, sont présentées séparément sous les titres recettes d'exploitation-services à taxe unitaire et recettes d'exploitation-services d'affrètement. Les données ventilées furent estimées et les données publiées sont fondées sur les recettes déclarées par les transporteurs.

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

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

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

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

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

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

Non-operating income and expense. 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 unit toll 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.

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.

Unit toll 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.

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.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

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

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

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

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

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

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

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

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

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

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

Services à taxe unitaire. 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 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 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.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. 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.

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.

Appendix

Domestic and International Air Fare Indexes: Data and Methodology

Introduction

In order to assess the impact of a liberalized regulatory environment on air fare movements, the Aviation Statistics Centre¹ has developed a series of air fare indexes. These indexes were designed to provide indications of the overall trend of fares available throughout the country over time for domestic scheduled air services. In addition, air fare indexes for both the deregulated (i.e. the South) and the regulated (i.e. the North) sectors were calculated. Also, to monitor the magnitude of price shifts in the international sector relative to the domestic sector, international air fare indexes were developed.

Source Information

Data used to calculate the air fare indexes were derived from the Fare Basis Survey. This survey provides, on a quarterly basis, data on revenue and passenger-kilometres for individual air services (i.e. specific company, specific city-pair, specific services associated with the flight, specific fares). For the purpose of index computation, relative fares (average revenue) were computed for selected city-pairs and fare types (i.e. first class, economy (including business class) and discount). The average revenue per passenger-kilometre constitutes the price variable and the number of passenger-kilometres constitutes the quantity variable.

Within each of the designated fare types for a city-pair there may be many different types of fare basis codes or types of ticket, selling at their own prices and corresponding to a higher or lower quality of service. A change in the distribution of fares by ticket type could cause a rise or fall in a city-pair index even if the prices for all fare codes remained the same from one quarter to the next. In this sense, the indexes do not provide an index of pure fare change, as would a specification price index based on pricing of certain specified fare codes. On the other hand, the use of unit value fares has the advantage of reflecting changes in the price of travel on a route due to the introduction of a new ticket type at a higher or lower rate, or to the elimination of an old one. Such changes would typically be ignored in a specification price index.

Appendice

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international: données et méthodes

Introduction

Afin d'examiner l'incidence de la libéralisation sur les mouvements des tarifs aériens, le Centre des statistiques de l'aviation a élaboré une série d'indices des tarifs aériens. Ces indices doivent permettre de suivre les tendances tarifaires à travers le pays, dans le temps, des services aériens intérieurs à horaire fixe. De plus, des indices de tarifs aériens ont été établis tant pour la zone libéralisée (c.-à-d. le sud) que pour la zone réglementée (c.-à-d. le nord). En outre, des indices de tarifs aériens internationaux ont été élaborés pour surveiller l'importance de la variation des prix dans le secteur international relativement au secteur intérieur.

Renseignements de base

Les données qui ont servi à établir les indices des tarifs aériens proviennent de l'enquête sur la base tarifaire qui fournit, sur une base trimestrielle, des données sur les recettes et les passagers-kilomètres pour des services aériens individuels (c.-à-d. compagnie spécifique, paire de villes précise, services précis associés au vol, tarifs précis). Aux fins de l'établissement des indices, on a calculé les tarifs relatifs (recettes moyennes) pour certaines paires de villes et selon les types de tarifs (c.-à-d. première classe, classe économique (y compris la classe affaires) et tarif réduit). Les recettes moyennes par passager-kilomètre correspondent à la variable prix, et le nombre de passagers-kilomètres, à la variable quantité.

Parmi chaque catégorie de tarifs désignée pour une paire de villes, il peut exister différents codes de la base tarifaire ou genres de billets, qui possèdent leur prix propre et qui correspondent à une qualité de service supérieure ou inférieure. Un changement dans la répartition des tarifs selon le genre de billet pourrait entraîner une augmentation ou un repli dans l'indice de prix au niveau d'une paire de villes même si les prix associés à tous les codes tarifaires demeureraient inchangés d'un trimestre à l'autre. Dans ce sens, les indices ne reflètent pas un indice de variations pures des tarifs comme le ferait un indice de prix de spécification fondé sur le prix de certains codes tarifaires précis. Par ailleurs, l'utilisation de tarifs à valeur unitaire a l'avantage de refléter les variations dans le prix du voyage sur un marché grâce à l'introduction d'un nouveau genre de billet à un taux plus élevé ou plus bas, ou à l'élimination d'un ancien genre de billet. De tels changements seraient typiquement ignorés dans un indice de prix de spécification.

¹ These indexes were developed with the assistance of the Central Research Section of Prices Division.

¹ Ces indices ont été élaborés avec l'aide de la Section centrale de recherche de la Division des prix.

Sample Design

In 1983, there were 657 city-pairs in the Fare Basis Survey, out of which a sample of 223 city-pairs was drawn. Only the most important city-pairs in terms of 1983 total revenue were selected in each geographical sector. The number of sampled city-pairs by sector is as follows: 94 for the southern sector, 54 for the northern sector and 75 for the international sector, of which 29 are in the transborder (Canada-United States) market.

For each sector and depending on the fare type, the sampled city-pairs were classified into single and multiple city-pair strata on the basis of their relative importance. The following criteria were considered in the assignment of a city-pair to a specific type of stratum:

Assignment of City-Pairs by Type of Stratum on the Basis of Cumulative Percentage of Revenue, 1983

Classement des paires de villes selon le type de strate, en fonction du pourcentage cumulatif de recettes, 1983

Geographical sector	Type of stratum for each city-pair	Fare type - Type de tarif			
		First class Première classe		Economy and discount Classe économique et tarifs réduits	
Secteur géographique	Type de strate pour chaque paire de villes	Cumulative % of total revenue % cumulatif des recettes totales	Number of city-pairs Nombre de paires de villes	Cumulative % of total revenue % cumulatif des recettes totales	Number of city-pairs Nombre de paires de villes
Northern - Nord	Single - Simple	-	-	50% or less - ou moins	11
	Multiple	-	-	> 50 and/et ≤ 90%	43
Southern - Sud	Single - Simple	50% or less - ou moins	9	85% or less - ou moins	49
	Multiple	> 50% and/et ≤ 95%	85	> 85% and/et ≤ 95%	45
Other international - Autre international	Single - Simple	50% or less - ou moins	9	85% or less - ou moins	29
	Multiple	> 50% and/et ≤ 95%	37	> 85% and/et ≤ 95%	17
Transborder - Transfrontalier	Single - Simple	50% or less - ou moins	7	85% or less - ou moins	18
	Multiple	> 50% and/et ≤ 95%	22	> 85% and/et ≤ 95%	11

The city-pairs assigned to the 'multiple' stratum type were further stratified by group (for example, for the northern and southern sectors, the selected city-pairs were classified into strata according to the size of the origin and destination hubs).

Basic Methodology

The different series of air fare indexes were calculated on a quarterly basis, from the first quarter of 1983 to the first quarter of 1988, using the chain Laspeyres index method, linked at the annual level, with annual weights. The year 1983 was chosen as the base period. For the years 1983 and 1984, each given quarter was based on the 1983 basket, while for each subsequent year, each given quarter was based on the previous year basket.

The first step in the derivation of the air fare indexes was to calculate unit prices and index numbers at the city-pair level (i.e. for each sampled city-pair), for

Plan de l'échantillonnage

En 1983, il existait 657 paires de villes dans le cadre de l'enquête sur la base tarifaire; 223 ont été retenues, soit les plus importantes en termes des recettes totales de 1983. Le nombre de paires de villes observées par secteur géographique est le suivant: 94 pour les services du sud, 54 pour les services du nord et 75 pour les services internationaux, dont 29 sont des services transfrontaliers (Canada-États-Unis).

Pour chaque secteur géographique et selon le type de tarifs, les paires de villes échantillonnées ont été classées en strates simples et multiples, selon leur importance relative. Les critères suivants furent pris en considération pour l'attribution d'une paire de villes à une strate particulière:

Les paires de villes attribuées au type de strate 'multiple' ont été davantage réparties par groupe (par exemple, pour les secteurs nord et sud, les paires de villes choisies ont été classées en strates selon la taille des villes-pivots (catégorisées selon l'importance du trafic origine-destination)).

Méthodes de base

Les différentes séries d'indices de tarifs aériens ont été établies sur une base trimestrielle, du premier trimestre de 1983 au premier trimestre de 1988, à l'aide de la méthode de Laspeyres pour l'indice-chaine, raccordé au niveau annuel, et utilisant des poids annuels. L'année 1983 a été choisie comme période de référence. Pour les années 1983 et 1984, chaque indice de trimestre donné était fondé sur le panier de 1983, et pour chaque année subséquente, sur le panier de l'année précédente.

La première étape de la construction des indices des tarifs aériens est de calculer les prix unitaires et les indices au niveau des paires de villes échantillonnées, pour chaque type

each fare type. Sometimes there are missing data for some city-pairs in multiple city-pair strata, that is, there is no traffic on a route in a given fare category in a certain quarter or quarters. Where there are missing data, index numbers were calculated by group imputation, extrapolating the movement of the average fare based on the quarterly movement of fares for those city-pairs for which unit values can be calculated in both quarters.

Once the index was constructed by city-pair for each fare type, as mentioned above, multiple and single city-pair stratum indexes were computed as annually-linked chain Laspeyres indexes, with 1983 as a base period.

The formula for a stratum index in the q^{th} quarter of year y is:

$$P_{y,q/83}^s = P_{y-1/83}^s \times (\sum p_{y,q} k_{y-1} / \sum p_{y-1} k_{y-1}) \quad (1)$$

where p = unit price for a city-pair (i.e. average revenue per passenger-kilometre)

k = number of passenger-kilometres flown

The summation is done over city-pairs.

The same formula can be expressed in weighted average form as:

$$P_{y,q/83}^s = P_{y-1/83}^s \times (\sum P_{y,q/y-1} (R_{y-1} / \sum R_{y-1})) \quad (2)$$

where $P_{y,q/y-1} = p_{y,q} / p_{y-1}$ is the index number for the city-pair with base period $y-1$

R_{y-1} = revenue for the city-pair in year $y-1$.

The next step consisted in calculating geographical aggregate indexes for the southern, northern, transborder and other international sectors for the fare types first class, economy and discount. To compute the aggregate chain Laspeyres index at the geographical sector level, the formula (2) was used, except that the summation was done over all the strata of the sector. The formula was then re-expressed in order to derive the indexes for the same fare types at the domestic (i.e. northern and southern sectors combined) and international (i.e. other international and transborder sectors combined) levels. The weights used to aggregate the indexes also had to reflect the importance of the city-pairs not used in the actual computations.

Finally, the same line of reasoning applied for the computation of an aggregate all fare types index for each sector (i.e. the northern, the southern, the domestic, etc.), except that the weights also had to reflect the importance of the fare types for which indexes were not calculated (i.e. industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes).

de tarif. Pour certaines paires de villes faisant partie d'une strate multiple, les données peuvent être parfois manquantes. Cette situation survient lorsqu'il n'y a aucun trafic sur une route pour une catégorie de tarif donné, pour un ou plusieurs trimestres. Lorsqu'il y a des données manquantes, les indices sont calculés par groupe d'imputation, en extrapolant le mouvement du tarif moyen fondé sur le mouvement trimestriel des tarifs des paires de villes pour lesquelles les valeurs unitaires peuvent être calculées pour les deux trimestres.

Comme nous l'avons déjà mentionné, une fois l'indice construit par paire de villes et par type de tarif, des indices pour les strates simples et multiples de paires de villes ont été établis en tant qu'indices-chaines annuels de Laspeyres, avec 1983 comme période de base.

L'équation pour calculer un indice de strate dans le $q^{\text{ième}}$ trimestre de l'année y est:

$$P_{y,q/83}^s = P_{y-1/83}^s \times (\sum p_{y,q} k_{y-1} / \sum p_{y-1} k_{y-1}) \quad (1)$$

où p = prix unitaire pour une paire de villes (c.-à-d. recette moyenne par passager-kilomètre)

k = nombre de passagers-kilomètres parcourus

La sommation est faite sur l'ensemble des paires de villes.

La même équation peut être exprimée dans une forme de moyenne pondérée telle que:

$$P_{y,q/83}^s = P_{y-1/83}^s \times (\sum P_{y,q/y-1} (R_{y-1} / \sum R_{y-1})) \quad (2)$$

où $P_{y,q/y-1} = p_{y,q} / p_{y-1}$ est l'indice pour la paire de villes avec période de référence $y-1$

R_{y-1} = recette pour la paire de villes de l'année $y-1$.

La prochaine étape consistait à calculer les indices agrégés géographiques pour les secteurs sud, nord, transfrontalier et autre international, pour les types de tarifs de première classe, de classe économique et de réduction. Pour construire l'indice-chaine agrégé de Laspeyres au niveau du secteur géographique, on s'est servi de la deuxième équation, sauf que la sommation est établie pour toutes les strates du secteur. L'équation a été ensuite reformulée pour construire les indices pour les mêmes types de tarifs au niveau des secteurs intérieur (c.-à-d. secteurs nord et sud combinés) et international (c.-à-d. autre secteur international et secteur transfrontalier combinés). Les poids utilisés pour regrouper les indices devaient également tenir compte de l'importance des paires de villes qui n'ont pas servi aux calculs.

Enfin, le même raisonnement s'appliquait à la construction d'un indice agrégé de tous les types de tarifs pour chaque secteur (c.-à-d. le nord, le sud, intérieur, etc.), sauf que les poids devaient également tenir compte de l'importance des autres types de tarifs non pris en compte (c.-à-d. les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus).

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue		Canada	Foreign \$ Autre		Catalogue
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T. Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	51-205
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00	41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.	51-501F
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	79.00	95.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00	120.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le transport ferroviaire au Canada	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	34.00	41.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

ORDER FORM

Mail to:
 Publication Sales
 Statistics Canada
 Ottawa, Ontario, K1A 0T6

(Please print)

Company _____
 Department _____
 Attention _____
 Address _____
 City _____ Province _____
 Postal Code _____ Tél. _____

Client Reference Number

METHOD OF PAYMENT

Purchase Order Number (please enclose) _____
 Payment enclosed \$ _____
 Charge to my:
 MasterCard VISA
 Account Number _____
 Expiry Date _____
 Bill me later

Signature

Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications, in Canadian funds or equivalent.

PF
03551
06/89

For faster service

☎ 1-800-267-6677 ☎

VISA and MasterCard
Accounts

Français au verso

BON DE COMMANDE

Postez à :
 Vente des publications
 Statistique Canada
 Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie _____
 Service _____
 À l'attention de _____
 Adresse _____
 Ville _____ Province _____
 Code postal _____ Tél. _____

Numéro de référence du client

MODE DE PAIEMENT

Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____
 Paiement inclus \$ _____
 Portez à mon compte :
 MasterCard VISA
 N° de compte _____
 Date d'expiration _____
 Facturez-moi plus tard

Signature

N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix	Total

Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications, en dollars canadiens ou l'équivalent.

PF
03551
06/89

Pour un service plus rapide, composez

☎ 1-800-267-6677 ☎

Comptes VISA
et MasterCard

English on Reverse

BON DE COMMANDE

Statistics Canada Library
Bibliothèque Statistique Canada



1010055812

client

Postez à :
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie _____
Service _____
À l'attention de _____
Adresse _____
Ville _____ Province _____
Code postal _____ Tél. _____

Paiement inclus

Portez à mon compte :

MasterCard

VISA

N° de compte _____

Date d'expiration _____

Facturez-moi plus tard

Signature _____

je (inclure s.v.p.) _____

N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix	Total

Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications, en dollars canadiens ou l'équivalent.

PF
03551
06/89

Pour un service plus rapide, composez

1-800-267-6677

Comptes VISA et MasterCard
English or French

ORDER FORM

Mail to:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

(Please print)

Company _____
Department _____
Attention _____
Address _____
City _____ Province _____
Postal Code _____ Tél. _____

Client Reference Number _____

METHOD OF PAYMENT

Purchase Order Number (please enclose) _____

Payment enclosed \$ _____

Charge to my:

MasterCard

VISA

Account Number _____

Expiry Date _____

Bill me later

Signature _____

Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications, in Canadian funds or equivalent.

PF
03551
06/89

For faster service

1-800-267-6677

VISA and MasterCard
Account

Français au verso

THE NEWS BEHIND THE NUMBERS

CE QUI SE CACHE DERRIÈRE LES CHIFFRES

The 1986 Census Data Base collected the numbers on Canadians — but what do they mean to you? The *FOCUS ON CANADA* Series analyses the issues that emerged from the Census results, in layman's language.

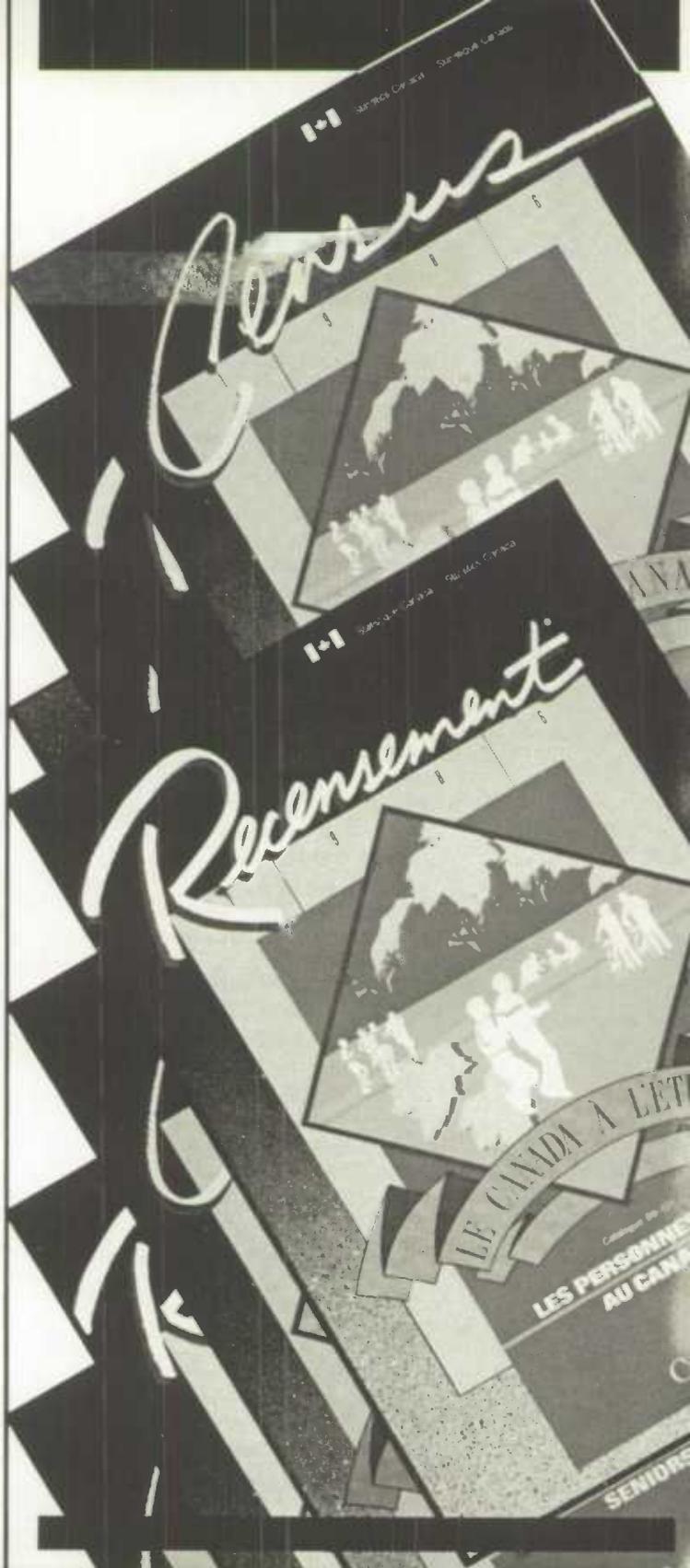
FOCUS ON CANADA looks at the issues affecting Canada's seniors and its youth, its ethnic and aboriginal communities; its regions in the far north and the industrial south.

And there's much more to keep you informed — and enlightened. Each publication is bilingual, and costs \$10. Order the full set of 16 for a comprehensive reference tool for home, school or office.

La base de données du recensement de 1986 renferme des chiffres sur les Canadiens. Mais que signifient-ils? La série *LE CANADA À L'ÉTUDE* analyse les questions qui proviennent des résultats du recensement, et ce, dans un langage de tous les jours.

LE CANADA À L'ÉTUDE examine les questions qui touchent les personnes âgées et les jeunes, les groupes ethniques et les autochtones, les régions éloignées du Grand Nord et la région industrialisée du sud du Canada.

De plus, cette série vous informe et vous éclaire grâce à d'innombrables autres renseignements. Chaque publication est bilingue et se vend 10\$. Commandez l'ensemble des 16 publications de façon à obtenir un outil de référence par excellence pour la maison, l'école ou le bureau.



To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free.

Please make cheques or money orders payable to the Receiver General for Canada/Publications.

Contact a Regional Reference Centre near you for further information.

Call Toll-Free
1-800-267-6677
Téléphonez sans frais

Vous pouvez commander en écrivant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Si vous désirez obtenir un service plus rapide, téléphonez au numéro sans frais et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.

Veillez faire vos chèques ou mandats-poste à l'ordre du Receveur général du Canada/Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation régional le plus près de chez vous.

Introducing

Perspectives on Labour and Income

Canada's essential employment and income information now in one quarterly journal.

If you're responsible for developing employment strategies, negotiating labour contracts, forecasting economic trends, or administering social programs, you'll find *Perspectives on Labour and Income* indispensable.

It will keep you up-to-date on the latest Canadian trends in employment... **unemployment insurance, pensions, and industry changes...** and income... **earning gaps between men and women, family income and spending habits,** and more.

Every issue of this quarterly journal contains:

- **Feature Articles...** in-depth information on vital topics
- **Forum...** an arena for discussion among researchers and readers
- **Sources...** a compendium of new information sources, news and updates on current research
- **Key Labour and Income Facts...** over 60 indicators let you monitor the trends on a national and provincial level.

Don't miss a single issue. Order your subscription today!

Perspectives on Labour and Income (Catalogue No. 75-001E) is \$50 annually (4 issues) in Canada, and \$60 annually outside Canada.

To order, write: **Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6**, or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre, listed in this publication.



Nouveau !

L'emploi et le revenu en perspective

Toute l'information essentielle sur l'emploi et le revenu au Canada dans une nouvelle revue trimestrielle.

Si vous avez la responsabilité d'élaborer des stratégies d'emploi, de négocier des contrats de travail, de prévoir les nouvelles tendances du marché ou d'administrer des programmes sociaux, vous ne pouvez pas vous passer de *L'emploi et le revenu en perspective*.

Cette revue vous renseigne sur tout ce qui se passe dans le domaine de l'emploi... **les employés à temps partiel, les pensions, les changements de l'industrie...** et des revenus... **les disparités salariales entre hommes et femmes, le revenu familial et les habitudes de consommation** et plus encore. Chaque numéro de cette revue trimestrielle comprend :

- **Des articles de fond...** des analyses détaillées sur des sujets de l'heure
- **Un forum...** une tribune pour échanger vos idées et connaître l'opinion des autres chercheurs et lecteurs
- **Des sources...** un condensé de nouvelles sources d'information, de renseignements et une mise à jour sur les recherches en cours
- **Des indicateurs clés de l'emploi et du revenu...** plus de 60 indicateurs vous permettant d'analyser les tendances du marché provincial et national.

Ne ratez pas un seul numéro. Abonnez-vous dès aujourd'hui !

Un abonnement à *L'emploi et le revenu en perspective* (n° 75-001F au catalogue) coûte 50 \$ pour quatre numéros par an au pays et 60 \$ annuellement à l'étranger.

Pour commander, écrivez à **Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste dans cette publication).

For faster service, call toll free and use your VISA or MasterCard.

Pour obtenir votre revue plus rapidement, composez le numéro suivant sans frais et portez la commande à votre compte VISA ou MasterCard.

1-800-267-6677