



Statistics
Canada

Statistique
Canada

C. 2

Catalogue 51-002 Quarterly

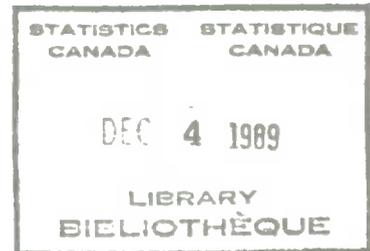
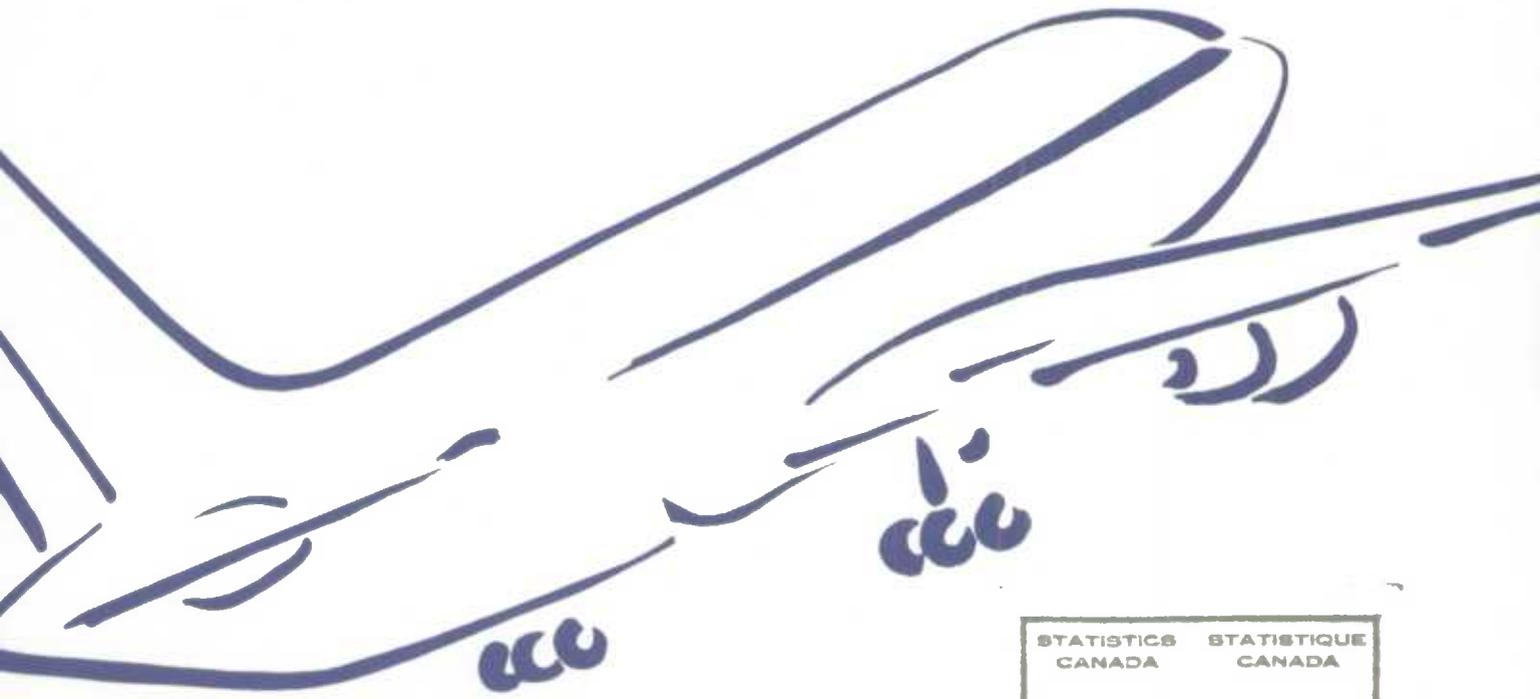
Catalogue 51-002 Trimestriel

**Air Carrier Operations
in Canada**

April - June 1988

**Opérations des transporteurs
aériens au Canada**

Avril - juin 1988



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 géographiques 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 ordinaire 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 télégroupe 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

April-June 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.

November 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. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1988

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.

Novembre 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° 2

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	15

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 FINANCIÈRES	
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	15

Table of Contents – Concluded**Table des matières – fin**

	Page		Page
Table 5.2		Tableau 5.2	
Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Table 5.3		Tableau 5.3	
Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Table 5.4		Tableau 5.4	
Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	17
Table 5.5		Tableau 5.5	
Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	18
Table 5.6		Tableau 5.6	
Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	19	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	19
Notes to Users		Notes aux utilisateurs	
Methodology and Data Limitations	21	Méthodes et restrictions	21
Factors Which May Have Influenced the Data	25	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	25
Glossary	27	Glossaire	29
Publications Available from the Transportation Division	32	Publications disponibles à la Division des transports	32

Highlights

- The number of passengers carried on unit toll services in the second quarter of 1988, increased by 6.8% to 7.5 million, compared to the second quarter of 1987. Passenger-kilometres reported on these services rose by 10.5% to 12.1 billion in the second quarter of 1988. The larger increase in passenger-kilometres means that the average trip length of passengers carried by Canadian air carriers on unit toll services increased over the second quarter of 1987. 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.
- The increase in unit toll passengers carried in the second quarter of 1988 was apparent in all geographic sectors. The number of passengers reported by Canadian carriers in the domestic and transborder markets increased by 3.6%, to 5.7 million passengers, and 8.7%, to 873,000 passengers, respectively. The other international sector (including Transatlantic, Southern, Pacific and Orient routes) witnessed a 30.5% increase in the number of unit toll passengers carried, as 874,000 were reported. This is the first time in the 1980's that more scheduled passengers have been reported on other international routes than on transborder routes, during the second quarter of a year. Transatlantic routes experienced a 38.1% increase in scheduled passengers carried, totalling 525,680 passengers during the quarter. Wardair added several routes to the United Kingdom, involving the addition of the destinations Birmingham, Newcastle, Cardiff and Leeds, during the second quarter of 1988.
- The unit toll market continued to be dominated by the major air carriers and their affiliate networks. Air Canada and its network accounted for 53.1% of passengers carried, and 49.0% of passenger-kilometres. The share of unit toll passengers and passenger-kilometres accounted for by Wardair was 4.6%, and 11.5%, respectively, in the second quarter of 1988. This represents an increase from their market share of 3.2% (passengers), and 8.9% (passenger-kilometres), held during the second quarter of 1987. Wardair added several new Airbus A310's to its fleet early in 1988, allowing for an increase in its unit toll available seat-kilometres by 50.8% over the second quarter of 1987, with only a relatively small decrease in charter passenger-kilometres.

Faits saillants

- Le nombre de passagers des services à taxe unitaire a atteint 7.5 millions au cours du deuxième trimestre de 1988, ce qui représente une hausse de 6.8% par rapport au deuxième trimestre de 1987. Le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons à taxe unitaire a augmenté de 10.5% pour s'établir à 12.1 milliards au cours du deuxième trimestre de 1988. L'augmentation plus substantielle des passagers-kilomètres signifie que la distance moyenne parcourue par chaque passager des services à taxe unitaire exploités par les transporteurs aériens canadiens s'est accrue par rapport au deuxième trimestre de 1987. 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.
- Tous les secteurs géographiques ont connu une augmentation du nombre de passagers transportés sur des services à taxe unitaire au cours du deuxième trimestre de 1988. Les transporteurs canadiens ont assuré le transport de 5.7 millions de passagers du marché intérieur et de 873,000 passagers du marché transfrontalier. Ces deux marchés ont progressé respectivement de 3.6% et 8.7%. On observe également que 874,000 passagers des services à taxe unitaire ont été transportés sur les autres marchés internationaux (incluant les routes transatlantiques, du Sud, du Pacifique et de l'Orient), en hausse de 30.5% par rapport à l'année précédente. Depuis le début des années 1980, c'est la première fois pour un deuxième trimestre qu'il y a plus de passagers des services à taxe unitaire transportés sur les routes internationales que sur les routes transfrontalières. Les routes transatlantiques ont connu une augmentation de 38.1%, totalisant 525,680 passagers transportés au cours du trimestre. Au cours du deuxième trimestre de 1988, Wardair a ajouté plusieurs routes vers le Royaume-Uni, desservant les points Birmingham, Newcastle, Cardiff et Leeds.
- Les principaux transporteurs aériens et leur réseau de transporteurs affiliés ont continué de dominer le marché des services à taxe unitaire. Air Canada et son réseau de transporteurs ont transporté 53.1% des passagers et réalisé 49.0% des passagers-kilomètres. Au cours du deuxième trimestre de 1988, la part de marché de Wardair pour les activités à taxe unitaire s'établissait à 4.6% pour les passagers et à 11.5% pour les passagers-kilomètres. Ceci représente une augmentation par rapport à la part de marché de 3.2% (passagers), et de 8.9% (passagers-kilomètres), que le transporteur détenait durant le deuxième trimestre de 1987. Wardair a ajouté plusieurs nouveaux appareils Airbus A310 à sa flotte au début de 1988, ce qui lui a permis d'accroître son nombre de sièges-kilomètres disponibles de 50.8% par rapport au deuxième trimestre de 1987, avec seulement une diminution relativement faible du nombre de passagers-kilomètres des services d'affrètement.

- Canadian air carriers reported an operating income of \$47.3 million during the second quarter of 1988. However, this figure represents a decrease of 61.3%, from the operating income reported in the second quarter of 1987. Level I carriers saw their second quarter operating income fall from \$101.9 million in the second quarter of 1987, to \$30.6 million in the second quarter of 1988. As Wardair shifted its emphasis towards the scheduled services market, an increase in discount fares occurred, and the Level I carriers were unable to match the increasing operating costs with increasing revenues. Air Canada's operating income dropped from \$77.1 million to \$29.5 million over the period, while Wardair went from an operating income of \$8.2 million, to an operating loss of \$9.5 million. The major Canadian air carriers usually show an operating income during this quarter.
- Compared to a year ago, the second quarter 1988 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 9.2% in unadjusted terms, while the discount fare index fell by 1.1%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 5.8% and 1.3%, respectively.
- During the second quarter of 1988, 62.0% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 53.0% in 1987. Over two out of every three (67.5%) international scheduled passengers flew on discount fares.
- During the second quarter of 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, while the average fare paid by the international passengers totalled \$315.
- Au cours du deuxième trimestre de 1988, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu d'exploitation de \$47.3 millions. Cependant, ce montant représente une diminution de 61.3% par rapport au revenu d'exploitation enregistré au cours du deuxième trimestre de 1987. Toujours en comparaison avec le deuxième trimestre de 1987, les transporteurs de niveau I ont vu leurs revenus d'exploitation passer de \$101.9 millions à \$30.6 millions. Alors que Wardair orientait davantage ses opérations vers le marché des services à horaire fixe, une hausse dans les tarifs réduits est survenue, et les transporteurs de niveau I n'ont pu égaler les coûts d'exploitation croissants avec les recettes d'exploitation croissantes. Le revenu d'exploitation d'Air Canada a chuté de \$77.1 millions à \$29.5 millions au cours de cette période. Par ailleurs, Wardair a enregistré une perte d'exploitation de \$9.5 millions, alors qu'il avait enregistré un revenu d'exploitation de \$8.2 millions au cours du deuxième trimestre de 1987. Les principaux transporteurs aériens canadiens montrent habituellement un revenu d'exploitation durant ce trimestre.
- 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 9.2% au cours du deuxième trimestre de 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 1.1%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 5.8% et 1.3% respectivement.
- Au cours du deuxième trimestre de 1988, 62.0% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 53.0% en 1987. Plus de deux passagers sur trois (67.5%) des services internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
- Au cours du deuxième trimestre de 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$149, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$315.

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

Business and Other Reasons for Travel

The purpose for which travel is undertaken has long been an unanswered question for air transport analysts. However, the results of the 1988 Canadian Travel Survey provide some insight to the subject. It should be noted that travel for business is a category readily distinguishable from the various forms of personal travel.

In 1988, 62% of domestic airline passengers travelled for business purposes. However, the table below indicated that the split between business travel and travel for other purposes depends on the length of trip.

For short and middle distance trips, the relative proportion of business travel was 77%. However, for long trips, business accounted for 52% of air travel. In the case of transcontinental trips, the number of passengers travelling for non-business purposes were in the majority at 55%.

Études spéciales

Voyages d'affaires et autres

Les raisons pour lesquelles les gens voyagent sont demeurées longtemps une question sans réponse dans les cercles des analystes du transport aérien. Cependant, les résultats de l'Enquête sur les voyages des Canadiens de 1988 nous éclairent un peu plus sur le sujet. Il est à noter que les voyages d'affaires se distinguent facilement des différents voyages effectués pour des raisons personnelles.

En 1988, 62% des passagers aériens au Canada ont voyagé pour des raisons d'affaires. Cependant, le tableau ci-dessous indique que la répartition entre les voyages d'affaires et les autres voyages est reliée à la longueur des voyages.

En ce qui concerne les trajets aériens sur courtes et moyennes distances, la proportion des passagers en voyages d'affaires était de 77%. Pour les voyages de longues distances, la proportion était de 52%. Mais pour les voyages transcontinentaux, on observe que le nombre de passagers qui ont voyagé pour d'autres raisons a dominé dans une proportion de 55%.

TABLE 1. Trip Length and Purpose of Travel, Domestic Air Travel, 1988

TABLEAU 1. Distance et but des voyages, voyages aériens intérieurs, 1988

Length of Trip Distance	Total	Business Affaires	Other Autre	Total	Business Affaires	Other Autre
	thousand of person-trips milliers de voyages-personnes			percentage of total pourcentage du total		
All trips ¹ - Tous les voyages ¹	6 849	4 237	2 612	100.0	61.9	38.1
Short trips ² - Voyages de courtes distances ²	381	294	87	100.0	77.2	22.8
Mid-length trips ³ - Voyages de moyennes distances ³	2 651	2 047	604	100.0	77.2	22.8
Long trips ⁴ - Voyages de longues distances ⁴	2 577	1 345	1 232	100.0	52.2	47.8
Transcontinental trips ⁵ - Voyages transcontinentaux ⁵	1 058	480	578	100.0	45.4	54.6

¹ All trips include 183 000 person-trips for which distance is not stated. - Comprend 183 000 voyages-personnes dont la distance n'est pas précisée.

² Short trips - 80-319 km. - Voyages de courtes distances - 80-319 km.

³ Mid-length trips - 320-799 km. - Voyages de moyennes distances - 320-799 km.

⁴ Long trips - 800-3 199 km. - Voyages de longues distances - 800-3 199 km.

⁵ Transcontinental trips - 3 200 km or over. - Voyages transcontinentaux - 3 200 km ou plus.

Source: Canadian Travel Survey.

Source: Enquête sur les voyages des Canadiens.

Discount Fare Utilization at the Provincial Level

This study examines the provincial pattern of discount fare utilization¹ for the second quarter of the years 1983, 1987 and 1988. With the help of the fare basis data, which were compiled on the basis of the province or territory of enplanement of the passengers, the following questions are addressed:

- With the new economic regulatory reform in the Canadian air transport industry that took place on January 1, 1988, did the discount fare utilization become more evenly distributed or less so, at the provincial level? Which provinces experienced the largest fluctuations?
- What has been the impact of discount fare shifts on intra and interprovincial travellers?

As evidenced by Figure 1, between 1983 and 1988, there was an upward growth in the discount fare utilization in all provinces (including the territories), with gains ranging from 12.5 percentage points in Manitoba to 26.2 percentage points in Quebec. On a year-to-year basis (using second quarter data for the years 1983 to 1988), the largest portion of the increases posted in five provinces (i.e. Quebec (+16.0 percentage points), Ontario (+13.2), Alberta (+8.7), Saskatchewan (+7.8) and Manitoba (+5.3)) occurred between 1987 and 1988.

The unprecedented proportion of discount fares in most of the provinces during the second quarter of 1988 can be attributed to the intense competition between the three major carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic. Also, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, the number of discount fares offered increased notably. Buoyant discount fares are also the outcome of the 'price war' between the Level I air carriers, which stimulated the increase of seat sales on domestic scheduled markets, where competition was particularly intense. Finally, the transfer of scheduled services by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes, where discount fares were available to a lesser extent, resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

¹ The estimates presented in this study relate to the domestic scheduled operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial

L'exposé qui suit examine le schéma provincial de l'utilisation des tarifs réduits¹ au cours du deuxième trimestre des années 1983, 1987 et 1988. À l'aide de données sur la base tarifaire, établies en fonction de la province ou du territoire d'embarquement des passagers, nous avons abordé les questions suivantes:

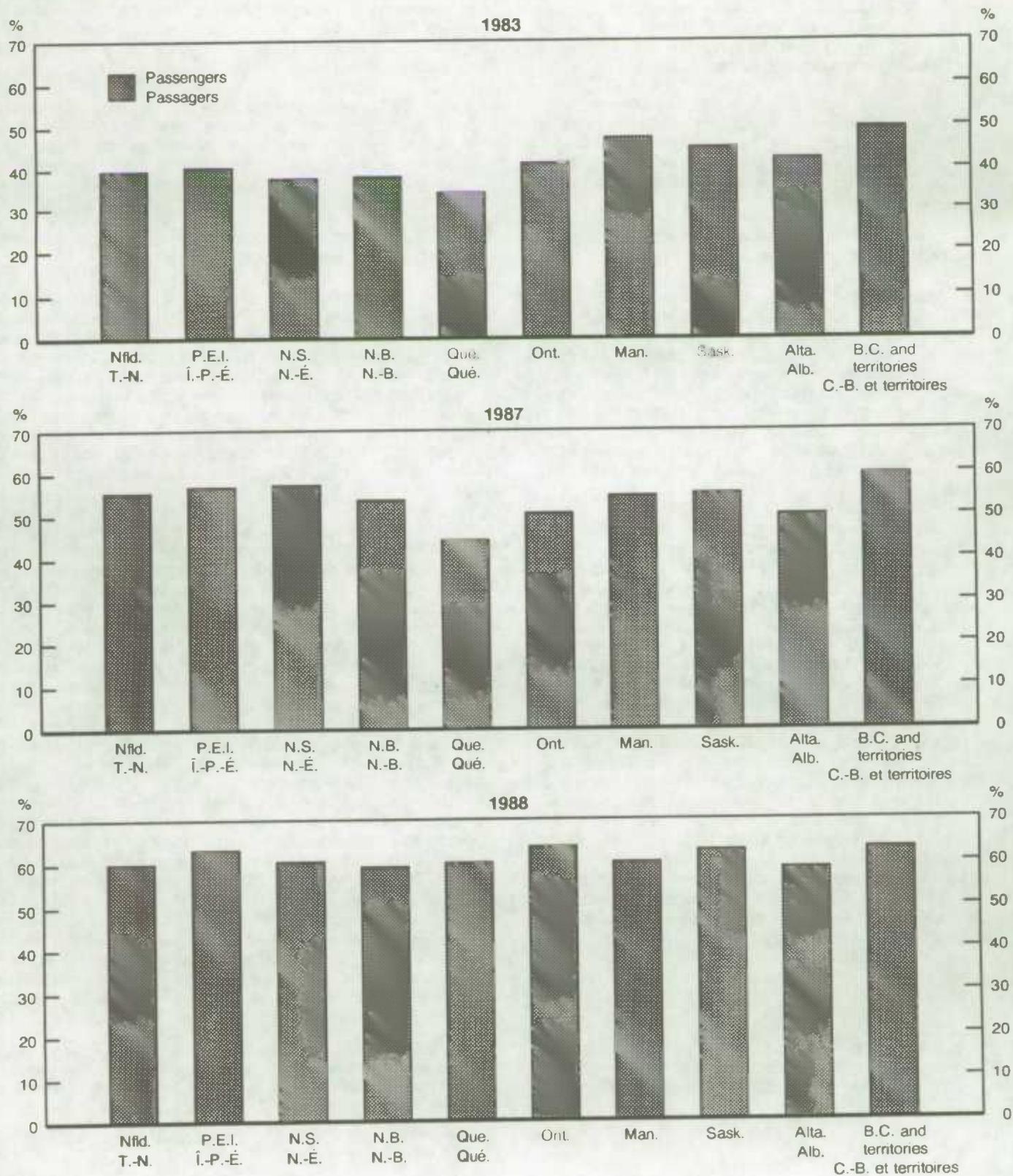
- Avec la nouvelle réforme de réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien qui a été introduite le 1^{er} janvier 1988, l'utilisation des tarifs réduits est-elle devenue plus uniforme ou moins uniforme au niveau provincial? Quelles provinces ont enregistré les plus fortes variations?
- Quel a été l'effet des changements dans les tarifs réduits sur les voyageurs intra et interprovinciaux?

Tel qu'il est montré à la Figure 1, entre 1983 et 1988, toutes les provinces (incluant les territoires) ont accusé une hausse tendancielle dans l'utilisation des tarifs réduits, avec des gains oscillant entre 12.5 points de pourcentage au Manitoba et 26.2 points au Québec. Sur la base d'une année à l'autre (utilisant les données du deuxième trimestre pour les années 1983 à 1988), les hausses les plus fortes enregistrées dans cinq provinces (c.-à-d. Québec (+16.0 points de pourcentage), Ontario (+13.2), Alberta (+8.7), Saskatchewan (+7.8) et Manitoba (+5.3)) sont survenues entre 1987 et 1988.

La proportion sans précédent de tarifs réduits dans la plupart des provinces au cours du deuxième trimestre de 1988 peut être attribuée à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers. Également, 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. La poussée des tarifs réduits est aussi le résultat de la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I, qui a favorisé l'augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. Enfin, le transfert des services à horaire fixe par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée à leurs affiliés sur les routes régionales et locales à faible densité, où les tarifs réduits étaient disponibles dans une moindre mesure, a entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits, en termes relatifs.

¹ Les estimations présentées dans cette étude portent sur les services intérieurs à horaire fixe (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

Figure 1
Discount Fare Utilization, by Province – Second Quarter 1983, 1987 and 1988
Utilisation des tarifs réduits, selon la province – Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988



Also, as can be seen in Figure 1, during the second quarter of 1983 and 1987, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares varied rather widely across the country; in 1987, for example, percentages ranged from 44.4% for Quebec to 59.5% for British Columbia and the territories. In the second quarter of 1988, the gap among the provinces was reduced. The upper range occurs in Ontario, where the discounted passengers accounted for 63.8% of passenger traffic; the lowest in Alberta, where they accounted for 58.7%.

The higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario does not mean that Ontario residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Toronto, for example, may in fact be Montréal or Winnipeg, in which case both Quebec or Manitoba could also record an enplaned passenger using a discount fare.

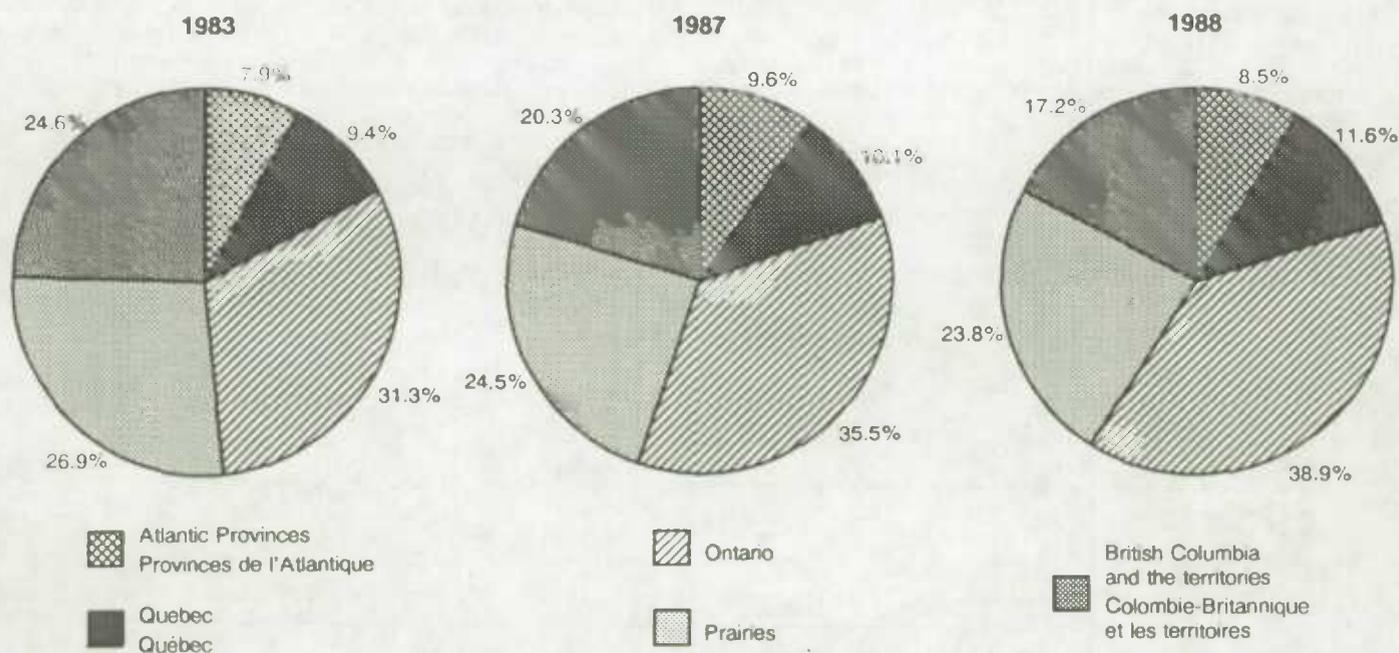
Figure 2 shows that through the years, the regional distribution of passengers who used discount fares experienced some fluctuations. Between 1983 and 1988, the market share for these passengers rose from 31.3% to 38.9% in Ontario, while it edged down from 26.9% to 23.8% in the Prairies and from 24.6% to 17.2% in British Columbia and the territories. In the Atlantic provinces and in Quebec, the shares perked up slightly, with respective gains of 0.6 and 2.2 percentage points.

Également, comme on peut le constater à la Figure 1, au cours du deuxième trimestre de 1983 et 1987, la proportion des passagers des vols intérieurs à horaire fixe qui ont voyagé à prix réduit a varié assez considérablement dans tout le pays; en 1987, par exemple, les pourcentages ont oscillé entre 44.4% au Québec et 59.5% en Colombie-Britannique et les territoires. Au cours du deuxième trimestre de 1988, l'écart entre les provinces fut réduit. La proportion la plus élevée se retrouve en Ontario où 63.8% du trafic de passagers a voyagé à prix réduit; la proportion la plus faible est en Alberta où 58.7% du trafic a voyagé à prix réduit.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de l'Ontario sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec ou du Manitoba peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La Figure 2 montre qu'au cours des années, la répartition régionale des passagers qui ont voyagé à tarif réduit a subi certaines variations. Entre 1983 et 1988, la part du marché pour ces passagers est passée de 31.3% à 38.9% en Ontario, alors qu'elle a diminué de 26.9% à 23.8% dans les Prairies et de 24.6% à 17.2% en Colombie-Britannique et dans les territoires. Dans les provinces de l'Atlantique et au Québec, les parts se sont redressées légèrement, avec des gains respectifs de 0.6 et 2.2 points de pourcentage.

Figure 2
Discount Fare Traffic, Market Shares by Region – Second Quarter 1983, 1987 and 1988
Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon la région – Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988



Most of the domestic scheduled traffic carried by major carriers is interprovincial in character. As Table 2 shows, 75.3% of the passenger traffic enplaned in one province and deplaned in another, during the second quarter of 1988. Comparable figures for the same period in 1983 and 1987 were 69.7% and 73.1% respectively. Despite the widening distribution of the intra and interprovincial traffic, the sector market shares in discount carriage changed very little over the six year period. In fact, during these years, the market share for the intraprovincial sector stood at approximately 21%, while for the interprovincial sector, it stood at approximately 79%.

La majeure partie du trafic intérieur à horaire fixe transporté par les principaux transporteurs est de nature interprovinciale. Tel qu'indiqué au Tableau 2, 75.3% des passagers ont pris l'avion dans une province et descendu dans une autre province au cours du deuxième trimestre de 1988. Les chiffres comparables pour la même période en 1983 et 1987 s'établissaient respectivement à 69.7% et 73.1%. Malgré que la répartition du trafic intra et interprovincial ait augmenté, les parts du marché du volume de passagers bénéficiant de tarifs réduits dans chaque secteur ont très peu évolué sur une période de six années. De fait, au cours de ces années, la part du marché du secteur intraprovincial s'est maintenue à environ 21%, alors que pour le secteur interprovincial, elle s'est maintenue à environ 79%.

TABLE 2. Discount Fare Traffic, Market Shares by Sector - Second Quarter 1983, 1987 and 1988

TABLEAU 2. Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon le secteur - Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988

Sector Secteur	Total passengers Total des passagers			Discounted passengers Passagers voyageant à prix réduit		
	1983	1987	1988	1983	1987	1988
	%					
Intraprovincial	30.3	26.9	24.7	20.9	21.0	20.8
Interprovincial	69.7	73.1	75.3	79.1	79.0	79.2

Another noteworthy trend is the sharp jump in the discount fare utilization in both intra and interprovincial sectors during the second quarter of 1988 compared to the second quarter of 1987. The intraprovincial sector posted an increase of 11.6 percentage points, while the interprovincial sector witnessed a rise of 8.6 percentage points. For both sectors, these increases exceeded the gains registered between the second quarter of 1983 and 1987.

Une autre tendance qu'il vaut la peine de souligner, est la forte hausse dans l'utilisation des tarifs réduits dans les secteurs intra et interprovincial au cours du deuxième trimestre de 1988 par rapport au deuxième trimestre de 1987. Le secteur intraprovincial a enregistré une hausse de 11.6 points de pourcentage, alors que le secteur interprovincial a connu une augmentation de 8.6 points de pourcentage. Pour les deux secteurs, ces augmentations ont dépassé les gains enregistrés entre le deuxième trimestre de 1983 et 1987.

TABLE 3. Discount Fare Utilization at the Intra and Interprovincial Levels - Second Quarter 1983, 1987 and 1988

TABLEAU 3. Utilisation des tarifs réduits aux niveaux intra et interprovincial - Deuxième trimestre 1983, 1987 et 1988

Sector Secteur	1983	1987	1988
	%		
Intraprovincial	29.5	40.8	52.4
Interprovincial	48.5	56.6	65.2

Major Carrier Affiliates and the Unit Toll Market – Second Quarter, 1988

Les affiliés des principaux transporteurs et le marché des services à taxe unitaire – Deuxième trimestre, 1988.

Table 4 below presents the operations of the affiliate network of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

Le Tableau 4 ci-dessous présente les opérations du réseau d'affiliés pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

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 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.

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-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.

As in the first quarter of 1988, the affiliate network of Canadian Airlines International Ltd. was slightly larger, accounting for 54.8% of passengers supplied by the two networks. When the two major carriers are included, the Air Canada family is once again the larger of the two, with a market share of 53.1% of unit toll passengers and 49.0% of unit toll passenger-kilometres.

Comme au premier trimestre de 1988, le réseau d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée occupe une proportion légèrement plus grande avec 54.8% des passagers. Cependant, quand on réunit les deux principaux transporteurs pour les services à taxe unitaire, on observe que le groupe d'Air Canada domine encore, occupant une part de marché de 53.1% pour les passagers et 49.0% pour les passagers-kilomètres.

In the second quarter of 1988, the carriers included in both families accounted for 90.4% of unit toll passengers, and 86.6% of unit toll passenger-kilometres, reported by all Canadian air carriers. They also accounted for 91.6% of all unit toll revenues reported by Canadian air carriers during this period.

Au cours du deuxième trimestre de 1988, ces deux groupes de transporteurs représentaient 90.4% des passagers et 86.6% des passages-kilomètres pour les services à taxe unitaire. De plus, ils obtenaient 91.6% des recettes totales générées par les services à taxe unitaire des transporteurs aériens canadiens durant cette même période.

TABLE 4. Unit Toll Operations of the Affiliate Network of the Two Major Canadian Air Carriers – Second Quarter, 1988

TABLEAU 4. Opérations des services à taxe unitaire du réseau d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Deuxième 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	516 666	627 155	3 976 635	2 799 002
Market Share – Part du marché	% 6.9	8.4	53.1	37.4
Passenger-kilometres – Passagers- kilomètres	175 535 709	215 988 112	5 948 981 953	4 567 760 505
Market Share – Part du marché	% 1.4	1.8	49.0	37.6
Passenger revenue – Recettes- passagers	\$ 42 705 812	58 107 666	643 989 812	483 250 218
Hours Flown – Heures de vol	26 431	37 324	110 782	107 475
Passenger revenue per passenger- kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$ 0.24	0.27	0.11	0.11

If Wardair is included with these families, the shares of unit toll passengers, passenger-kilometres and revenue accounted for by this group rises to 95.1%, 98.0% and 98.3%, respectively. In 1989, PWA Corporation Ltd. purchased Wardair. They are also the owners of Canadian Airlines International. Wardair data are not included in the Canadian Airlines International affiliates or family data in Table 4.

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 95.1%, 98.0% et 98.3%. La société PWA Ltée, a acheté Wardair en 1989 et est aussi propriétaire des Lignes aériennes Canadien International. 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 4.

SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW - REVUE DU TRIMESTRE

TABLE 1.1. Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 1.1. Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 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	\$ 0.095	0.096	1.0	0.104	0.104	--
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 0.430	0.418	-2.8	0.407	0.389	-4.5
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 0.803	0.802	-0.1	0.846	0.834	-1.4
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 35 341	36 000	1.9	33 294	33 366	0.2
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 108.56	102.30	...	111.88	104.20	...
	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	\$ 0.092	0.098	7.0	0.056	0.060	6.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 0.516	0.491	-4.8	0.274	0.358	30.5
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 0.826	0.866	4.9	0.554	0.526	-5.0
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 35 257	37 463	6.3	61 533	51 573	-16.2
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 103.77	102.10	...	108.25	92.90	...

TABLE 1.2. Selected Economic and Demographic Indicators, April-June 1988

TABLEAU 1.2. Indicateurs économiques et démographiques choisis, Avril-juin 1988

		1987	1988	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 560.1	25 846.6	1.1
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	11 815.0	12 224.0	3.5
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	362 120.0	385 992.0	6.6
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	14 167.4	14 934.0	5.4
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	...(3)	115.2	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	87.2	95.6	9.6
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	...(3)	560.8	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1034.0	1075.0	4.0
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	144.8	148.7	2.7
- International travel - Voyages internationaux	\$	297.4	315.4	6.1
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble		117.5	122.2	4.0
- Transportation - Transports		115.4	119.0	3.1
- Public transportation - Transport public		133.1	128.9	-3.2
Travel price index - Indice des prix des voyages	1983 = 100	119.8	122.5	2.3
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		117.8	123.7	5.0
- International travel - Voyages internationaux		111.1	113.2	1.9
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
- All industries - Toutes les industries		119.1	125.5	5.4
- Transport industry - Industrie du transport		122.3	132.8	8.6
- Air transportation - Transport aérien		133.1	141.7	6.5
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	%	16.9	17.2	...

(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 April-June 1986, the per capita trip spending totalled \$94.7 and the average spending per trip, \$523.9. - 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 avril-juin 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$94.7 et les dépenses moyennes par voyage, \$523.9.

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, April-June 1988

TABLEAU 2.1. Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 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	94	91	-3.2	279	271	-2.9
Passengers – Passagers	8 036	8 414	4.7	8 213	8 751	6.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 150 008	150 171	0.1	154 328	160 968	4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	.. 14 724 799	.. 15 118 319	..	.. 15 118 319	.. 15 118 319	..
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	.. 1 472 480	.. 1 511 832	..	.. 1 511 832	.. 1 511 832	..
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 371 108	.. 403 506	..	.. 403 506	.. 403 506	..
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	.. 1 843 588	.. 1 915 337	..	.. 1 915 337	.. 1 915 337	..
Hours flown – Heures de vol	351	371	5.8	491	517	5.3
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	6 959	7 356	5.7	7 016	7 492	6.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 108 419	117 256	8.2	108 586	117 344	8.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	10 982 389	12 108 028	10.2	10 998 831	12 149 588	10.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 098 239	1 210 803	10.2	1 099 883	1 214 959	10.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	309 302	341 113	10.3	309 346	341 219	10.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 407 541	1 551 916	10.3	1 409 229	1 556 177	10.4
Hours flown – Heures de vol	239	268	12.2	244	280	14.7
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 076	1 058	-1.7	1 197	1 259	5.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 41 588	32 915	-20.9	45 742	43 624	-4.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	.. 2 616 770	.. 2 968 731	..	.. 2 968 731	.. 2 968 731	..
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	.. 261 677	.. 296 873	..	.. 296 873	.. 296 873	..
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 29 995	.. 62 287	..	.. 62 287	.. 62 287	..
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	.. 291 672	.. 359 160	..	.. 359 160	.. 359 160	..
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	109	100	-8.7	164	151	-7.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	3	3	23.3	83	86	3.6
Hours flown: total – Heures de vol: total	112	103	-7.9	247	237	-4.0

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, April-June 1988

TABLEAU 2.2. Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 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	6 146	2.9	1 274	14.5	1 330	18.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg 109 013	-5.0	12 229	-21.2	39 726	64.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	6 139 208	...	1 994 709	...	6 984 402	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	613 921	...	199 471	...	698 440	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	135 453	...	30 480	...	237 178	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	749 374	...	229 951	...	935 619	...
Hours flown - Heures de vol	479	17.3	39	0.2	54	25.0
Unit toll services - Services à taxe unitaire						
Passengers - Passagers	5 745	3.6	873	8.7	874	30.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 76 235	-0.8	9 110	-7.5	31 999	46.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	5 967 240	-0.5	1 120 583	-4.8	5 061 765	32.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	596 724	-0.5	112 058	-4.8	506 176	32.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	114 391	-10.8	21 919	-8.5	204 909	30.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	711 115	-2.3	133 977	-5.4	711 086	31.7
Hours flown - Heures de vol	216	13.4	27	7.5	37	30.2
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	401	-7.0	401	29.3	456	0.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg 32 778	-13.4	3 119	-44.9	7 726	247.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	171 967	...	874 125	...	1 922 638	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	17 197	...	87 413	...	192 264	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	21 062	...	8 561	...	32 269	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	38 259	...	95 973	...	224 533	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	181	30.1	12	7.2	13	-1.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	82	4.0	--	-91.9	4	155.9
Hours flown: total - Heures de vol: total	263	20.7	13	-12.3	17	15.2

TABLE 2.3. Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 2.3. Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1988

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	6 295	6 492	3.1	3 567	3 581	0.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 99 108	107 720	8.7	70 867	71 093	0.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	12 382 199	13 065 659	5.5	6 163 578	6 207 575	0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 238 220	1 306 566	5.5	616 358	620 757	0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	317 451	347 715	9.5	220 999	226 790	2.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 555 671	1 654 281	6.3	837 357	847 548	1.2
Hours flown – Heures de vol	173	180	4.5	88	87	-0.9
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	5 799	5 977	3.1	3 463	3 460	-0.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 95 854	104 956	9.5	70 041	70 322	0.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	10 774 564	11 518 387	6.9	5 777 881	5 773 446	-0.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	15 035 010	16 678 967	10.9	8 095 367	8 059 319	-0.4
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 71.66	69.06	...	71.37	71.64	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 077 456	1 151 839	6.9	577 788	577 345	-0.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	300 135	333 925	11.3	210 890	222 244	5.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 377 592	1 485 763	7.9	788 679	799 589	1.4
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	2 295 605	2 668 751	16.3	1 295 518	1 327 269	2.5
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 60.01	55.67	...	60.88	60.24	...
Hours flown – Heures de vol	158	167	5.4	85	84	-0.8
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	496	515	3.7	104	121	16.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 3 253	2 763	-15.1	826	771	-6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 607 635	1 547 273	-3.8	385 697	434 129	12.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	160 764	154 727	-3.8	38 570	43 413	12.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	17 316	13 790	-20.4	10 109	4 546	-55.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	178 080	168 518	-5.4	48 679	47 959	-1.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	14	13	-5.8	3	3	-5.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	14	13	-5.8	3	3	-5.1

TABLE 2.3. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988 - Concluded

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

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	2 320	2 377	2.5	408	533	30.5
Goods carried - Marchandises transportées	23 549	31 845	35.2	4 691	4 782	1.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 470 895	4 757 587	6.4	1 747 726	2 100 498	20.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	447 090	475 759	6.4	174 773	210 050	20.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	78 560	99 335	26.4	17 892	21 590	20.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	525 650	575 094	9.4	192 665	231 639	20.2
Hours flown - Heures de vol	74	77	4.0	11	16	52.0
Unit toll services - Services à taxe unitaire						
Passengers - Passagers	2 104	2 172	3.2	231	345	49.2
Goods carried - Marchandises transportées	23 111	31 324	35.5	2 702	3 311	22.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 012 339	4 351 772	8.5	984 344	1 393 168	41.5
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	5 490 085	6 434 436	17.2	1 449 557	2 185 212	50.8
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	73.08	67.63	...	67.91	63.75	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	401 234	435 177	8.5	98 434	139 317	41.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	77 445	98 208	26.8	11 800	13 473	14.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	478 679	533 385	11.4	110 234	152 790	38.6
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	765 795	898 516	17.3	234 293	442 966	89.1
Weight load factor - Coefficient de chargement	62.51	59.36	...	47.05	34.49	...
Hours flown - Heures de vol	67	70	5.2	7	12	87.1
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	215	205	-4.5	177	188	6.1
Goods carried - Marchandises transportées	438	521	18.9	1 989	1 471	-26.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	458 556	405 814	-11.5	763 382	707 330	-7.3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	45 856	40 581	-11.5	76 338	70 733	-7.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 115	1 127	1.1	6 092	8 117	33.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	46 971	41 709	-11.2	82 430	78 850	-4.3
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	7	7	-7.5	4	4	-3.3
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	7	7	-7.5	4	4	-3.3

TABLE 2.4. Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, April-June 1988

TABLEAU 2.4. Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1988

	1987	1988	Change
	No. – Nbre	No. – Nbre	Variation %
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	53	-15.9
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	6 220	4 958	-20.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	461	65	-85.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	65	-	-100.0
Quebec – Québec	10 110	12 040	19.1
Ontario	12 263	11 056	-9.8
Manitoba	4 413	4 747	7.6
Saskatchewan	4 305	3 897	-9.5
Alberta	12 783	13 081	2.3
British Columbia – Colombie-Britannique	18 437	23 107	25.3
Yukon	2 165	2 115	-2.3
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	7 788	7 083	-9.1
Total	79 010	82 149	4.0
International	4 409	4 198	-4.8
Total	83 419	86 347	3.5

SECTION 3 FINANCIAL DATA - DONNÉES FINANCIÈRES

TABLE 3.1. Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1988

TABLEAU 3.1. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1988

	1987	1988	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Unit toll services - Services à taxe unitaire	1 267 216	1 385 311	9.3
- Passengers - Passagers	..	1 231 107	...
- Goods - Marchandises	..	154 204	...
Charter services - Services d'affrètement	198 826	184 262	-7.3
- Passengers - Passagers	..	161 183	...
- Goods - Marchandises	..	23 080	...
Other flying services - Autres services aériens	6 699	3 386	-49.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	..	826	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	55 389	81 692	47.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 528 130	1 655 477	8.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 486	16 849	8.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	471 538	515 137	9.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	170 905	196 307	14.8
General services and administration - Services généraux et administration	661 497	809 146	22.3
Depreciation - Dépréciation	86 503	70 694	-18.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 405 930	1 608 134	14.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	122 200	47 343	-61.2
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	17 636	55 694	215.8
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	9 983	14 417	44.4
Interest expenses - Intérêts versés	51 197	63 004	23.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 203	8 995	45.0
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(17 374)	16 102	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	104 826	63 445	-39.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	44 955	16 663	-62.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	59 871	46 782	-21.8

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 3.2. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 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	1 153 253	1 249 236	8.3	686 979	687 702	0.1
- Passengers - Passagers	1 024 216	1 109 793	8.4	601 107	601 284	--
- Goods - Marchandises	129 037	139 443	8.1	85 872	86 418	0.6
Charter services - Services d'affrètement	95 804	77 464	-19.1	21 372	19 100	-10.6
- Passengers - Passagers	87 896	74 549	-15.2	18 700	18 161	-2.9
- Goods - Marchandises	7 907	2 915	-63.1	2 671	939	-64.9
Other flying services - Autres services aériens	2 718	897	-67.0	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	..	..	..	..	..	..
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	40 508	59 654	47.3	17 623	30 944	75.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 292 282	1 387 251	7.3	725 973	737 747	1.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	11 732	13 756	17.3	7 921	10 062	27.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	367 844	403 671	9.7	194 656	199 306	2.4
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	127 298	147 198	15.6	75 305	83 351	10.7
General services and administration - Services généraux et administration	610 212	735 609	20.5	327 932	384 830	17.4
Depreciation - Dépréciation	73 255	56 421	-23.0	43 075	30 702	-28.7
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 190 341	1 356 655	14.0	648 889	708 251	9.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	101 942	30 596	-70.0	77 085	29 496	-61.7
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	17 418	53 661	208.1	15 900	28 702	80.5
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 527	15 229	78.6	6 849	7 175	4.8
Interest expenses - Intérêts versés	42 416	52 497	23.8	29 884	25 031	-16.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 281	8 186	30.3	4 853	8 333	71.7
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(10 190)	24 580	..	(2 282)	19 179	..
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	91 752	55 176	-39.9	74 803	48 675	-34.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	42 532	14 069	-66.9	32 492	13 195	-59.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	49 220	41 107	-16.5	42 311	35 480	-16.1

TABLE 3.2. Income Statement - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988 - Concluded

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

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation %	\$ '000	\$ '000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	407 434	473 351	16.2	58 840	88 183	49.9
- Passengers - Passagers	367 505	425 143	15.7	55 604	83 366	49.9
- Goods - Marchandises	39 929	48 208	20.7	3 236	4 817	48.8
Charter services - Services d'affrètement	26 560	24 709	-7.0	47 872	33 655	-29.7
- Passengers - Passagers	23 957	24 119	0.7	45 239	32 269	-28.7
- Goods - Marchandises	2 603	590	-77.3	2 633	1 386	-47.4
Other flying services - Autres services aériens	2 718	897	-67.0	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	..	-	...	..	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	22 160	25 483	15.0	725	3 227	345.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	458 872	524 440	14.3	107 437	125 065	16.4
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	3 295	3 186	-3.3	516	509	-1.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	138 882	159 899	15.1	34 306	44 466	29.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	41 855	50 113	19.7	10 138	13 734	35.5
General services and administration - Services généraux et administration	235 868	285 357	21.0	46 412	65 422	41.0
Depreciation - Dépréciation	22 303	15 294	-31.4	7 877	10 424	32.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	442 203	513 850	16.2	99 249	134 555	35.6
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	16 669	10 590	-36.5	8 188	(9 490)	...
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	1 518	1 825	20.2	-	23 135	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	127	6 440	...	1 551	1 614	4.1
Interest expenses - Intérêts versés	10 553	13 499	27.9	1 979	13 967	605.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	250	(63)	...	1 178	(84)	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(8 658)	(5 297)	-38.8	750	10 698	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	8 011	5 293	-33.9	8 938	1 208	-86.5
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 756	4 265	142.9	8 284	(3 391)	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	6 255	1 028	-83.6	654	4 599	603.2

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, April-June 1988

TABLEAU 4.1. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 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	4 699	5 122	9.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	78 780	88 246	12.0
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 592	7 229	9.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	46 136	52 617	14.0
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 755	3 983	6.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	36 633	38 598	5.4
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	7 167	8 301	15.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	62 243	69 311	11.4
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 164	15 425	8.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	108 508	118 169	8.9
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 664	7 692	0.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	65 894	65 190	-1.1
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	44 041	47 752	8.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	398 195	432 131	8.5
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	1 010 655	1 081 320	7.0
Cost - Coût	\$ '000	251 806	270 779	7.5
Gasoline - Essence	L '000	13 021	11 154	-14.3
Cost - Coût	\$ '000	7 166	6 234	-13.0
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	122	207	69.1
Cost - Coût	\$ '000	683	933	36.5
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	354	225	-36.5
Cost - Coût	\$ '000	653	298	-54.4

TABLE 4.2. Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1988

TABLEAU 4.2. Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 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	3 000	1 730	1 044	226
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	69 538	39 818	25 091	4 629
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	5 924	3 030	2 089	805
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	47 639	23 982	18 280	5 378
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	2 384	175	2 209	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	27 464	5 165	22 299	-
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 285	3 349	2 488	448
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	56 013	32 960	19 880	3 173
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 673	8 623	4 124	926
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	109 814	73 950	29 075	6 789
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 269	5 204	2 045	20
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	62 947	51 085	11 675	187
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	38 535	22 111	13 999	2 425
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	373 416	226 960	126 300	20 155
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	936 314	476 230	336 132	123 952
Cost - Coût	\$ '000	225 385	111 195	85 145	29 045
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	94	31	46	18
Cost - Coût	\$ '000	486	183	220	82
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-

SECTION 5 FARE BASIS DATA - DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey, the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 123.7 in the second quarter of 1988, up 5.0% compared to the second quarter of 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+9.2%), to average 135.9. This rise was slightly offset by the discount fares as they eased by 1.1% during the second quarter of 1988 over the same period in 1987, posting their second consecutive decline. These drops followed seven consecutive quarterly increases.

The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. As evidenced by Figure 5.1, between 1987 and 1988, the economy fares perked up more strongly in the southern sector (+9.5%) than in the northern sector (+5.9%), where services are still regulated. Also, during the second quarter of 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they slumped by 0.8%, while they retreated by 1.2% in the deregulated zone.

The principal factor explaining the increased price discounting can be attributed to the intense competition between the three major carriers for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 1.9% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 5.8%, while the discount fare index slightly increased by 1.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the second quarter of 1988, 62.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket, up from 52.3% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 67.0%, up from 59.6% in 1987.

¹ For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

² Includes business class fares.

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 123.7 au cours du deuxième trimestre de 1988, en hausse de 5.0% par rapport au deuxième trimestre de 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+9.2%), pour s'établir à 135.9. Les tarifs réduits devaient légèrement compenser cette hausse, puisqu'ils ont reculé de 1.1% au cours du deuxième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, enregistrant leur deuxième baisse consécutive. Ces diminutions font suite à sept augmentations trimestrielles consécutives.

L'impact de la réforme de réglementation économique sur les tarifs de classe économique semble évidente. Tel qu'il est montré à la Figure 5.1, entre 1987 et 1988, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+9.5%) que dans le secteur nord (+5.9%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du deuxième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits 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 0.8% alors qu'ils se sont repliés de 1.2% dans la zone déréglementée.

Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisés s'est accru de 1.9% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 5.8%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté légèrement de 1.3%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1988, 62.0% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 52.3% 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 59.6% en 1987 à 67.0% en 1988.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires.

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 second quarter of 1988. In the southern sector, 62.8% of passenger traffic (representing 67.7% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the second quarter of 1987, the corresponding figures were 53.0% for passengers and 60.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.3% of the traffic during the second quarter of 1988, up from 39.1% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 4.8 percentage points (40.8% to 45.6%) 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 second quarter of 1988, discount carriage on long-haul services represented 67.8% of passenger volume and 69.5% of passenger-kilometres; this compares with 57.0% and 58.1% respectively, for short-haul services.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada during the second 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 domestic scheduled 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 introduction by Wardair of new high-density intercity routes to its scheduled network also resulted in an increased utilization of discount fares.

International Sector

During the second quarter of 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (67.5%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.2 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

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 deuxième trimestre de 1988. Dans le secteur sud, 62.8% du trafic de passagers (représentant 67.7% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 53.0% et 60.3% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.3% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1988, une augmentation par rapport à 39.1% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 4.8 points de pourcentage (de 40.8% à 45.6%) 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 deuxième trimestre de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.8% du volume de passagers et 69.5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.0% et 58.1%.

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du deuxième 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, l'introduction par Wardair de nouvelles routes interurbaines achalandées à son réseau de services à horaire fixe a également résulté en une utilisation accrue des tarifs réduits.

Secteur international

Au cours du deuxième 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 (67.5%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 2.2 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

TABLE 5.1. Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 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, Avril-juin 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 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
	II	123.7	135.9	110.8
	Southern services - Services secteur sud	1987 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
II		124.0	136.6	111.1
Northern services - Services secteur nord		1987 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
	II	117.4	126.1	102.3
	International	1987 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
II		113.2	120.5	111.4

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)
Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

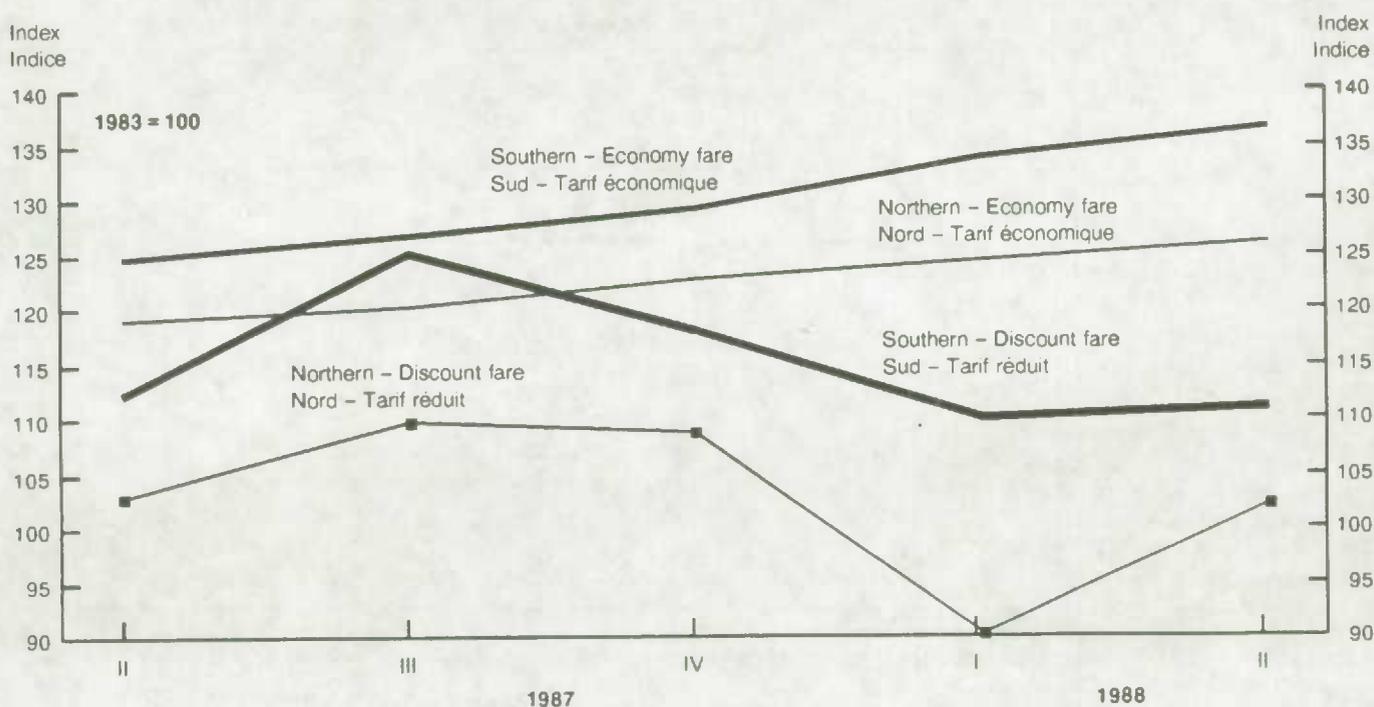


TABLE 5.2. Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1988

TABLERAU 5.2. Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Avril-juin 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	0.4	...	5.9	44.4	29.1	52.3	62.0	2.7	2.6
Southern services - Services secteur sud	0.7	0.4	...	6.1	43.6	28.0	53.0	62.8	2.8	2.7
Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.1	...	2.4	54.3	38.0	42.9	57.0	2.6	2.6
Long-Haul - Long-courrier	1.0	0.6	...	9.3	33.4	19.5	62.7	67.8	2.9	2.8
Northern services - Services secteur nord	-	-	...	-	59.7	56.6	39.1	42.3	1.1	0.7
International	1.2	1.1	...	5.2	27.0	20.2	65.3	67.5	6.6	6.0

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

TABLERAU 5.3. Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Avril-juin 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	1.2	0.7	...	9.3	36.3	20.1	59.6	67.0	3.0	2.8
Southern services - Services secteur sud	1.2	0.7	...	9.6	35.5	19.1	60.3	67.7	3.0	2.9
Short-Haul - Court- courrier	0.3	0.1	...	2.5	52.6	36.7	44.5	58.1	2.6	2.6
Long-Haul - Long-courrier	1.4	0.8	...	11.0	31.6	15.7	63.9	69.5	3.1	3.0
Northern services - Services secteur nord	-	-	...	-	57.9	53.2	40.8	45.6	1.3	0.8
International	1.3	1.2	...	6.6	16.3	8.8	75.8	77.8	6.6	5.6

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, April-June 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, Avril-juin 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	0.2*	"	...	6.1	42.8	32.3	55.5	60.1	1.6	1.5
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	"	.	...	3.2*	39.8	31.9*	57.0	63.4	2.4*	"
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	0.4*	0.2*	...	8.7	40.2	28.7	57.4	60.7	2.0	1.7
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	.	"	...	"	43.9	38.5	53.8	59.2	2.3	2.1
Quebec - Québec	0.4	0.2*	...	3.9	51.8	31.8	44.4	60.4	3.5	3.8
Ontario	0.8	0.5	...	6.4	45.8	26.6	50.6	63.8	2.9	2.7
Manitoba	0.5*	"	...	5.7	42.1	31.9	54.9	60.2	2.4	2.0
Saskatchewan	..*	"	...	4.0	41.8	30.3	55.1	62.9	3.0*	2.6
Alberta	0.8	0.4*	...	6.6	46.9	32.0	50.0	58.7	2.4	2.3
British Columbia ² - Colombie-Britannique ²	0.8	0.5	...	5.9	36.9	27.8	59.9	63.4	2.5	2.5
Yukon & Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.6	0.4	...	5.9	44.4	29.1	52.3	62.0	2.7	2.6

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'.

Provincial Synopsis

During the second quarter of 1988, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 58.7% for Alberta to 63.8% for Ontario (see Table 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario does not mean that Ontario residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Toronto, for example, may in fact be Montréal or Winnipeg.

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 (16.0 percentage points) and Ontario (13.2 percentage points).

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1988, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 58.7% en Alberta et 63.8% en Ontario (voir Tableau 5.4).

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

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 (16.0 points de pourcentage) et en Ontario (13.2 points de pourcentage).

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

City of enplanement Ville d'embarquement	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire											
	Passagers		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other 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	206	201	-2.3	0.3	0.1*	...	3.3	54.3	39.0	43.2	55.5	2.2	2.0	
Edmonton ¹	88	77	-12.1	"	"	...	0.3*	77.7	62.3	21.1	36.5	1.2*	0.9*	
Halifax	16	12	-27.9	-	-	...	1.6*	44.8	41.4	54.3	56.4	"	"	
Montréal ²	321	311	-3.0	0.4*	0.2*	...	2.6	56.0	32.8	40.3	61.0	3.3	3.4	
Ottawa	172	169	-1.5	0.7	0.2*	...	4.7	63.0	37.8	33.4	54.6	2.9	2.6	
Regina	30	28	-7.6	-	"	...	1.9*	56.0	46.3	41.5	49.3	2.5*	2.3*	
Saskatoon	30	24	-18.1	-	-	...	0.8*	52.0	45.1	46.1	51.7	1.9*	2.4*	
Toronto	478	470	-1.7	0.3	0.2*	...	2.2	58.6	36.0	37.9	58.8	3.1	2.9	
Vancouver	194	163	-16.1	0.3*	0.1*	...	3.8*	37.4	32.7	60.1	61.6	2.1	1.8	
Winnipeg	47	41	-13.7	-	-	...	1.0*	58.7	55.3	39.6	42.6	1.7*	1.1	
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	141	161	13.7	1.9	1.1*	...	13.3	31.2	13.7	64.1	68.4	2.7	3.5*	
Edmonton ¹	179	178	-1.1	0.8	0.4*	...	7.3	34.4	25.1	61.9	64.9	2.9*	2.3	
Halifax	164	166	1.1	0.4*	0.3*	...	9.5	39.8	27.4	57.6	61.0	2.1	1.8	
Montréal ²	100	111	10.9	0.5	"	...	9.1	37.1	23.7	58.1	63.6	4.2	3.3	
Ottawa	76	81	7.6	0.8	0.3*	...	11.2	43.4	26.0	53.3	60.8	2.5*	1.7*	
Regina	33	35	5.9	"	"	...	7.3*	32.0	20.9	63.9	69.1	"	2.5	
Saskatoon	31	35	14.2	"	"	...	4.6*	28.7	16.8	67.5	75.3	3.6	3.1*	
Toronto	617	662	7.3	1.3	0.9	...	10.4	30.8	14.7	65.0	71.2	2.9	2.8	
Vancouver	317	344	8.3	1.5	0.8	...	9.4	31.0	18.4	63.9	67.8	3.5	3.5	
Winnipeg	183	185	1.4	0.7*	"	...	7.3	35.5	24.0	61.1	66.2	2.7	2.4	

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'.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities³ seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in the second quarter 1988 than in the same quarter in 1987. Indeed, for both short-haul trips (less than 800 kilometres) and long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains. These ranged from 1.5 percentage point in Vancouver to

³ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1988.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le Tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du deuxième trimestre de 1988 qu'au cours de la même période en 1987. En effet, pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une hausse. Les progressions

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs à horaire fixe au cours du premier trimestre de 1988.

TABLE 5.6. Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 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, Avril-juin 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	212.7	18.7	171.7	...	117.4	14.7	79.0	8.3	86.6	25.4
Edmonton ¹	-	...	88.7	...	93.2	15.4	64.5	15.4	55.3*	51.8
Halifax	-	-	101.0	...	99.0	5.6	50.4	4.7	-	...
Montréal ²	193.1	15.7	155.6	...	132.0	8.1	83.6	18.3	74.1	2.2
Ottawa	148.6	2.6	132.8	...	116.8	7.9	72.7	17.8	70.2	-1.0
Regina	-	...	162.8	...	149.5	9.1	76.5	10.3	101.2	21.5
Saskatoon	-	-	168.9	...	149.7	10.1	74.9	12.0	94.0	19.1
Toronto	178.4	16.2	143.6	...	130.7	8.5	81.3	17.1	79.4	2.7
Vancouver	203.5	13.8	176.9	...	139.6	7.2	85.4	13.0	84.8	9.8
Winnipeg	-	-	160.6	...	153.8	6.1	80.6	7.0	99.4	25.0
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	525.6	13.2	427.2	...	314.2	10.4	149.8	-11.4	258.3	10.9
Edmonton ¹	478.3	23.5	387.9	...	235.8	7.1	128.0	-3.9	158.6	-1.4
Halifax	274.5	25.2	244.5	...	197.1	11.4	107.4	4.2	145.1	8.3
Montréal ²	-	...	409.6	...	266.1	12.3	140.0	-4.1	230.0	6.0
Ottawa	434.5	7.7	393.5	...	299.8	11.1	143.5	-2.2	238.3	0.3
Regina	-	...	344.8	...	279.7	4.0	136.1	-2.2	207.0	...
Saskatoon	-	...	360.1	...	263.7	3.9	134.2	-6.2	204.9	-4.6
Toronto	564.6	22.1	401.7	...	283.1	11.9	144.3	-5.2	215.9	-3.0
Vancouver	624.0	25.1	483.7	...	290.0	12.0	160.2	-1.8	248.5	2.1
Winnipeg	-	...	293.2	...	250.5	8.6	115.2	-5.4	156.5	-0.3

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'.

21.2 percentage points in Ottawa, for short-haul trips and from 3.0 percentage points in Edmonton to 7.8 percentage points in Saskatoon, for long-haul trips.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (75.3%) ranked first, followed by Toronto (71.2%) and Regina (69.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (13.3%), Ottawa (11.2%) and Toronto (10.4%).

variaient entre 1.5 point de pourcentage à Vancouver et 21.2 points à Ottawa, pour les vols court-courriers et entre 3.0 points de pourcentage à Edmonton et 7.8 points à Saskatoon, pour les vols long-courriers.

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 (75.3%), s'est classée au premier rang, suivie de Toronto (71.2%) et Regina (69.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (13.3%), Ottawa (11.2%) et Toronto (10.4%).

Average Fares

The fare basis data indicate that during the second quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, up 2.7% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$315, an increase of 6.1% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$185; the lowest in Montréal, where it averaged \$127. The average domestic fare also exceeded the national level in Calgary (\$151), Regina (\$152), Toronto (\$157) and Winnipeg (\$155). It rose in eight of the ten cities, with gains ranging from 0.6% in Saskatoon to 7.2% in Halifax. Toronto (-0.7%) and Winnipeg (-0.6%) posted slight declines in the second quarter of 1988.

During the second quarter of 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares perked up sharply in all cities for short-haul trips, while deeper discounts were offered to travellers in all cities for long-haul trips, with the exception of Halifax where it rose by 4.2%.

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 \$154 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$314 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du deuxième 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 \$149, en hausse de 2.7% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$315, en hausse de 6.1% par rapport à l'année précédente (voir Tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$185 à Vancouver et \$127 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Calgary (\$151), Regina (\$152), Toronto (\$157) et Winnipeg (\$155). Il a augmenté dans huit des villes, les gains oscillant entre 0.6% à Saskatoon et 7.2% à Halifax. Toronto (-0.7%) et Winnipeg (-0.6%) ont enregistré des baisses légères au cours du deuxième trimestre de 1988.

Au cours du deuxième trimestre de 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir Tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté fortement dans toutes les villes pour les services court-courriers, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs dans toutes les villes pour les services long-courriers, à l'exception de Halifax où le tarif réduit moyen a augmenté de 4.2%.

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 \$154 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$314 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.

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

- (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.

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 quarterly publications of 1988 consisted of 275 air carriers. This is a substantial decrease from the 698 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 39.4% of the number of carriers which reported quarterly data during 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 83.8% 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 second quarter of 1988 are shown in the following table with comparative second 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 les publications trimestrielles de 1988 englobait 275 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 698 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 trimestrielles de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 39.4% du nombre total de transporteurs ayant participé aux enquêtes au cours 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 83.8% 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 deuxième trimestre de 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1987 sont également présentées.

	1987	1988	% Change Variation en %	
Level I	3	3	-	Niveau I
Level II	19	16	-15.8	Niveau II
Level III	71	68	-4.2	Niveau III
Level IV	185	163	-11.9	Niveau IV
Total	278	250	-10.1	Total

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since the second quarter of 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since the second 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 second quarter of 1988, are as follows: Level III - 4, Level IV - 17.
- 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) 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 deuxième trimestre 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé leurs activités depuis le deuxième 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 deuxième trimestre de 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 4, niveau IV - 17.
- 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 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.

**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 bélinographe 1-613-951-1584.

ORDER FORM	Client Reference Number
Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6 <i>(Please print)</i> Company _____ Department _____ Attention _____ Address _____ City _____ Province _____ Postal Code _____ Tél. _____	METHOD OF PAYMENT <input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ <input type="checkbox"/> Charge to my: <input type="checkbox"/> MasterCard <input type="checkbox"/> VISA Account Number _____ Expiry Date _____ <input type="checkbox"/> 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	Numéro de référence du client
Postez à : Vente des publications Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6 <i>(Lettres mouillées s.v.p.)</i> Compagnie _____ Service _____ À l'attention de _____ Adresse _____ Ville _____ Province _____ Code postal _____ Tél. _____	MODE DE PAIEMENT <input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____ <input type="checkbox"/> Paiement inclus \$ _____ <input type="checkbox"/> Portez à mon compte : <input type="checkbox"/> MasterCard <input type="checkbox"/> VISA N° de compte _____ Date d'expiration _____ <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard Signature _____

N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix	Total

Le cheque 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**

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



1010536938



ROCK SOLID INFORMATION

Get a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequalled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

DE L'INFORMATION SOLIDE COMME LE ROC

Statistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.