



Statistics
Canada Statistique
Canada

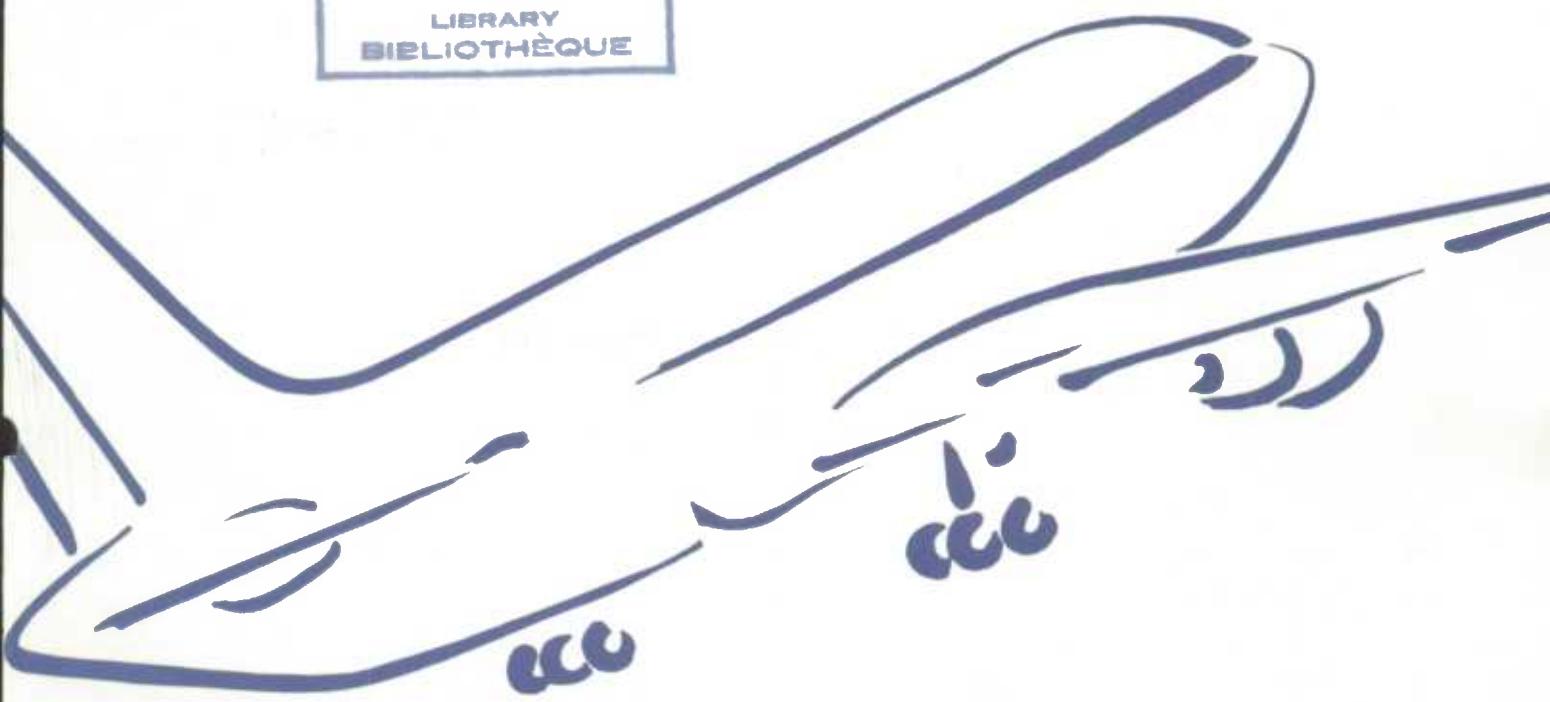
C 3

Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel

Air Carrier Operations
in Canada
October – December 1988

Opérations des transporteurs
aériens au Canada
Octobre – décembre 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 NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel 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 ordinolingué 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 NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel 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 bélénographe 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

October-December 1988

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1988

Published under the authority of the Minister of Regional Industrial Expansion

© Minister of Supply and Services Canada 1990

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.

February 1990

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. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

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.

Février 1990

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° 4

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 Piédro 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 Piédro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

	Page
Highlights	v
Introduction	vii
Special Articles	viii
SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers	7
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12
SECTION 5 FARE BASIS DATA	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table des matières	
Faits saillants	v
Introduction	vii
Études spéciales	viii
SECTION I REVUE DU TRIMESTRE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens	7
SECTION 3 DONNÉES FINANCIERES	
Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	14

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	25
Glossary	27
Publications Available from the Transportation Division	33

Table des matières – fin

	Page
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	25
Glossaire	29
Publications disponibles à la Division des transports	33

Highlights

- Canadian air carriers reported a 15.6% growth in passengers carried in the fourth quarter of 1988, as compared to the fourth quarter of 1987. This growth occurred in both unit toll and charter markets, which grew by 15.9% and 13.6%, respectively.
- The unit toll market experienced a 24.4% growth in passenger-kilometres in the fourth quarter of 1988. The larger increase in passenger-kilometres (as compared to passengers) indicates that the average trip length per passenger increased over the fourth quarter of 1987. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. shifted their capacity towards long haul domestic and international unit toll markets throughout 1988, as their affiliate connector networks became more established in the short to medium haul domestic and transborder markets.
- Unit toll hours flown increased by 36.5% over the fourth quarter of 1987. One factor behind this increase was the growth in the volume of operations performed by the affiliate connector network of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. The other major reason for this growth was that Air Canada experienced a labour dispute during part of the fourth quarter of 1987, which substantially reduced their level of activity during this period.
- Wardair increased its unit toll hours flown by 152.2% in the fourth quarter of 1988, while increasing its charter hours flown by 54.9% over the fourth quarter of 1987. The Wardair fleet grew from nine aircraft during the fourth quarter of 1987 to 18 aircraft during the fourth quarter of 1988. These fleet acquisitions allowed Wardair to continue to penetrate the unit toll markets, particularly on domestic and transatlantic routes.
- The passenger load factor on unit toll operations for all three major Canadian air carriers dropped in the fourth quarter of 1988. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair reported decreases of 1.42, 4.60 and 7.26 percentage points respectively, compared to the fourth quarter of 1987.
- Air Canada and Wardair reported increases in their yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on unit toll routes in the fourth quarter of 1988, while Canadian Airlines International Ltd. reported a decrease when compared to the fourth

Faits saillants

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse de 15.6% pour les passagers transportés au quatrième trimestre de 1988 par rapport au même trimestre en 1987. Le marché des services à taxe unitaire a connu une hausse de 15.9% et celui des services d'affrètement a enregistré, quant à lui, une hausse de 13.6%.
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons à taxe unitaire a augmenté de 24.4%. L'augmentation plus substantielle des passagers-kilomètres (comparativement aux passagers) signifie que la distance moyenne parcourue par chaque passager s'est accrue par rapport au quatrième trimestre de 1987. Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont concentré leurs activités sur les marchés des services à taxe unitaire intérieurs de longue distance et internationaux au cours de 1988, étant donné que les réseaux des transporteurs affiliés ont exploité davantage de services à taxe unitaire sur les marchés intérieurs de courte et de moyenne distances et sur les marchés transfrontaliers.
- Les heures de vol pour les services à taxe unitaire ont augmenté de 36.5% comparativement au quatrième trimestre de 1987. Cette hausse s'explique en grande partie par la croissance soutenue des réseaux d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadian International Ltée. De plus, Air Canada qui a été touché par un conflit de travail au cours d'une partie du quatrième trimestre de 1987, avait vu ses activités diminuées considérablement lors de cette période.
- Comparativement au quatrième trimestre de 1987, les heures de vol de Wardair ont augmenté de 152.2% pour les services à taxe unitaire et de 54.9% pour les services d'affrètement. Mentionnons que la flotte de Wardair est passée de neuf aéronefs au quatrième trimestre de 1987 à 18 au quatrième trimestre de 1988. Cette expansion lui a permis de concentrer davantage ses opérations sur les services à taxe unitaire, plus particulièrement sur les liaisons intérieures et transatlantiques.
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, les trois principaux transporteurs aériens canadiens ont enregistré une baisse en termes de coefficient de remplissage de passagers sur les services à taxe unitaire. Par rapport au quatrième trimestre de 1987, les coefficients de remplissage d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadian International Ltée et de Wardair ont décliné respectivement de 1.42, 4.60 et 7.26 points de pourcentage.
- Au cours du quatrième trimestre de 1988, Air Canada et Wardair ont déclaré des augmentations dans leur rapport recettes-passagers par passager-kilomètre pour les services à taxe unitaire alors que les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont déclaré une diminution en

quarter of 1987. Air Canada recaptured some of its share of the higher yield markets which had declined during the strike in the fourth quarter of 1987. Wardair continued to shift its focus towards scheduled services, where it had particularly targeted domestic business travel.

- Air Canada reported an operating income of \$35.1 million in the fourth quarter of 1988, compared to its \$125.7 million loss during the same quarter of 1987. Although Wardair reported an increase of 47.7% in its operating revenues during this period, it also experienced a 78.8% jump in operating expenses, leading to a \$32.4 million operating loss, compared to an operating loss of \$3.1 million in the fourth quarter of 1987. Canadian Airlines International Ltd. reported an operating loss of \$32.4 million, after reporting an operating income of \$28.4 million in the fourth quarter of 1987.
 - Compared to a year ago, the fourth quarter 1988 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 10.6% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 0.4%. For the international markets, the economy fare index rose by 7.2%, while the discount fare index decreased by 0.9%.
 - During the fourth quarter of 1988, 61.6% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 55.0% in 1987. The main factor explaining this increase was the highly competitive environment among the three major carriers in the market for scheduled passenger traffic. For the international markets, two out of every three (66.7%) scheduled passengers flew on discount fares.
 - The increase in the utilization of discount fares in the fourth quarter of 1988 was apparent in all provinces and territories. Quebec and Prince Edward Island with respective gains of 11.2 and 10.0 percentage points compared to the same period in 1987, posted the largest increases.
 - During the fourth quarter of 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$155, up 4.1% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$304, a decrease of 1.2% relative to a year earlier.
- comparaison au quatrième trimestre de 1987. Air Canada a repris quelque peu sa part des marchés qui génèrent les plus fortes recettes-passagers par passager-kilomètre, laquelle avait chuté lors de l'arrêt de travail survenu lors du quatrième trimestre de 1987. Wardair a continué à concentrer ses opérations sur les services à horaire fixe, visant particulièrement la catégorie des voyages d'affaires.
- Air Canada a déclaré un revenu d'exploitation de \$35.1 millions au cours du quatrième trimestre de 1988; une année plus tôt, la compagnie avait enregistré une perte d'exploitation de \$125.7 millions. Bien que Wardair ait déclaré une augmentation de 47.7% pour ses recettes d'exploitation au cours de cette période, cette compagnie a aussi connu une chute de 78.8% pour ses dépenses d'exploitation, ce qui lui confère une importante perte d'exploitation de \$32.4 millions, comparativement à \$3.1 millions au quatrième trimestre de 1987. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré une perte d'exploitation de \$32.4 millions, après avoir déclaré un revenu d'exploitation de \$28.4 millions au quatrième trimestre de 1987.
 - Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs à horaire fixe a progressé de 10.6% au cours du quatrième trimestre de 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 0.4%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 7.2%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 0.9%.
 - Au cours du quatrième trimestre de 1988, 61.6% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 55.0% en 1987. Le principal facteur expliquant cette hausse est l'environnement fortement compétitif qui existe entre les trois principaux transporteurs dans le marché des services à horaire fixe de passagers. Pour les marchés internationaux, deux passagers sur trois (66.7%) des services à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
 - L'ensemble des provinces et des territoires ont connu une hausse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1988. Le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard avec des gains respectifs de 11.2 et 10.0 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1987.
 - Au cours du quatrième trimestre de 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$155, en hausse de 4.1% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$304, en baisse de 1.2% par rapport à l'année précédente.

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

Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers, 1984-1988

The table below presents data for selected Canadian Level I air carriers, for scheduled services for the years 1984 to 1988. The carriers included are those for which fare data are available, from the Fare Basis Survey of the Aviation Statistics Centre¹. The variables shown are yield (cents per passenger-kilometre), average fare, and average trip length.

Table 1

Yield, Average Fare and Average Trip Length on Scheduled Services, 1984-1988

		1984	1985	1986	1987	1988
Yield - Revenu moyen	(¢)	9.0	9.4	9.7	9.6	9.5
Average Fare - Tarif moyen						
Domestic - Intérieur	(\\$)	122	128	134	147	149
International	(\\$)	258	272	284	305	315
Average Trip Length - Distance moyenne de voyage	(km)	1 610	1 663	1 690	1 822	1 921

As can be seen in the above table, between 1984 and 1988, there was an increase of only 5.5% in passenger yields on scheduled services performed by Canadian Level I air carriers. However, average fares on both domestic and international services have increased by 22.1% over these years.

One reason that yields have not risen as fast as air fares is due to the change in the structure of the market for scheduled air services operated by Canadian air carriers. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. have focused their operations on longer haul markets, leaving much of the short to medium haul traffic to be carried by their affiliate connector networks. The effect of this change is particularly evident between 1986 and 1988, when the operations of CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways and Nordair were merged into Canadian Airlines International Ltd., and when the average trip length of Level I carriers included in the above table increased by 13.7%.

¹ For the years 1984 to 1986, the following carriers are included: Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways, and Nordair. For 1987 and 1988, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair are included.

Études spéciales

Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens, 1984-1988

Le tableau ci-dessous présente des données pour certains transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour les services à horaire fixe pour les années 1984 à 1988. Les transporteurs choisis sont ceux qui ont fourni des données à l'Enquête sur la base tarifaire du Centre des statistiques de l'aviation¹. Les variables présentées sont le revenu moyen (cents par passager-kilomètre), le tarif moyen et la distance moyenne de voyage.

Tableau 1

Revenu moyen, tarif moyen et distance moyenne de voyage, Services à horaire fixe, 1984-1988

		1984	1985	1986	1987	1988
Yield - Revenu moyen	(¢)	9.0	9.4	9.7	9.6	9.5
Average Fare - Tarif moyen						
Domestic - Intérieur	(\\$)	122	128	134	147	149
International	(\\$)	258	272	284	305	315
Average Trip Length - Distance moyenne de voyage	(km)	1 610	1 663	1 690	1 822	1 921

Le tableau ci-dessus montre qu'entre 1984 et 1988, le revenu moyen par passager-kilomètre généré par les transporteurs aériens canadiens pour l'exploitation des services à horaire fixe a augmenté de seulement 5.5%. Cependant, les tarifs moyens payés par les passagers sur les liaisons intérieures et internationales ont augmenté de 22.1% dans les deux cas au cours de cette période.

Les revenus moyens n'ont pas augmenté aussi rapidement que les tarifs moyens à cause du changement dans la structure du marché des services à horaire fixe exploités par les transporteurs aériens canadiens. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont concentré leurs activités sur les marchés de longue distance délaissant les marchés de courte et de moyenne distances au profit de leur réseau d'affiliés. L'effet de ce changement est particulièrement évident entre 1986 et 1988, quand les activités de CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways et Nordair ont été amalgamées pour former les Lignes aériennes Canadien International Ltée, et que la distance moyenne de voyage des transporteurs de niveau I inclus dans le tableau ci-dessus a augmenté de 13.7%.

¹ Pour les années 1984 à 1986, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways et Nordair. Pour 1987 et 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair étaient inclus.

Longer haul flights require less revenue per passenger-kilometre to be charged by the carriers, because they are less costly (per passenger-kilometre flown), to operate. Therefore, while air fares for these carriers have increased, average trip length has also increased, causing yields to be relatively stable.

Impact of Deregulation on Air Fares

On January 1, 1988, a new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada. With this reform, notable changes in domestic air fares were expected as a result of increases in both price competition and service competition. Did the air fares paid by the travellers in Canada match the expectations? This question will be assessed with the help of the fare basis data.

As evidenced by Figure 1, the initial impact of the new economic regulatory reform in the Canadian air transport industry has been the widespread use of discount fares. Indeed, during each quarter in 1988, almost two out of every three domestic scheduled passengers flew on discount fares in the deregulated southern sector, while in the previous year, discount passengers accounted for 55.0% of total air travel¹. Canada's regulated northern sector also posted gains

Pour les vols longs-courriers, les transporteurs exigent moins de recettes par passager-kilomètre puisque ces vols sont moins dispendieux à exploiter (par passager-kilomètre réalisé). Par conséquent, bien que les tarifs de ces transporteurs aient augmenté, la distance moyenne de voyage s'est également accrue avec le résultat que les revenus moyens sont demeurés relativement constants.

Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens

Depuis le 1^{er} janvier 1988, une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada. Avec cette réforme, des changements importants dans les tarifs aériens au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les tarifs aériens payés par les voyageurs au Canada ont-ils coïncidé avec les attentes? Cette question sera évaluée à l'aide de données sur la base tarifaire.

Tel qu'il est montré à la Figure 1, la nouvelle réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien a eu comme effet initial d'accroître l'utilisation des tarifs réduits. En effet, au cours de chaque trimestre en 1988, près de deux passagers sur trois des services intérieurs à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit dans le secteur déréglementé du sud, alors qu'au cours de l'année précédente, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 55.0% du total des voyages aériens¹. Le secteur

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

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 Sector,
1983-1988

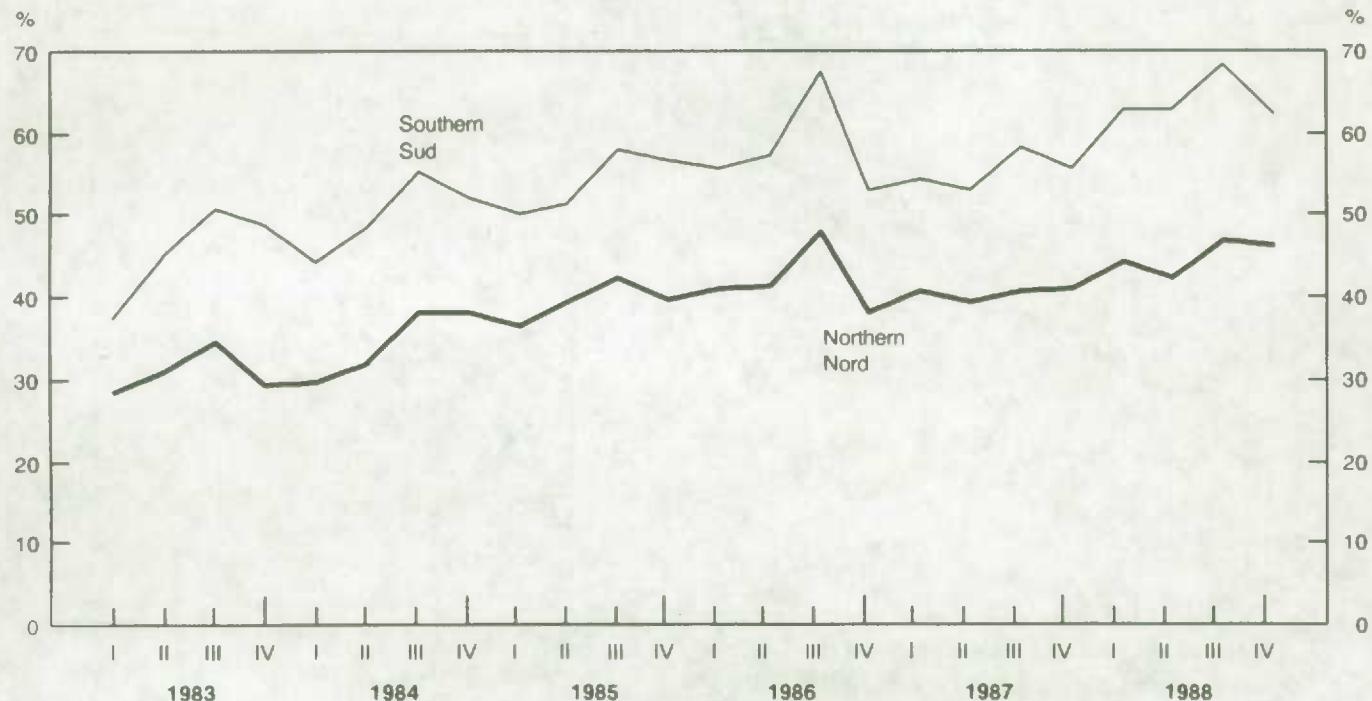


Figure 1
Utilisation des tarifs réduits, selon le secteur,
1983-1988

in each quarter of 1988 compared to 1987, although the increases were less notable than in the deregulated zone.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada in 1988 can be attributed to four principal factors:

- intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- a noticeable increase in the number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting;
- the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988.

Although the trend observed in the above figure clearly depicted that more discounting prevailed in 1988 than in 1987, one should not necessarily conclude that everyone paid cheaper fares.

Indeed, as can be seen in Figure 2, the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to creep upwards during

réglementé du nord du Canada a également enregistré des hausses dans chaque trimestre de 1988 par rapport à 1987, bien que les augmentations aient été moins importantes que dans la zone déréglementée.

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada en 1988 peut être attribuée à quatre principaux facteurs:

- la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longues distances;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits;
- les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988.

Bien que la tendance observée dans la figure ci-dessus montre clairement que plus de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1988 par rapport à 1987, on ne doit pas nécessairement conclure que chaque passager a payé des tarifs moins chers.

En effet, comme on peut le constater à la Figure 2, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a

Figure 2
**Average Domestic Fares, by Sector,
by Fare Type Group, 1983-1988**

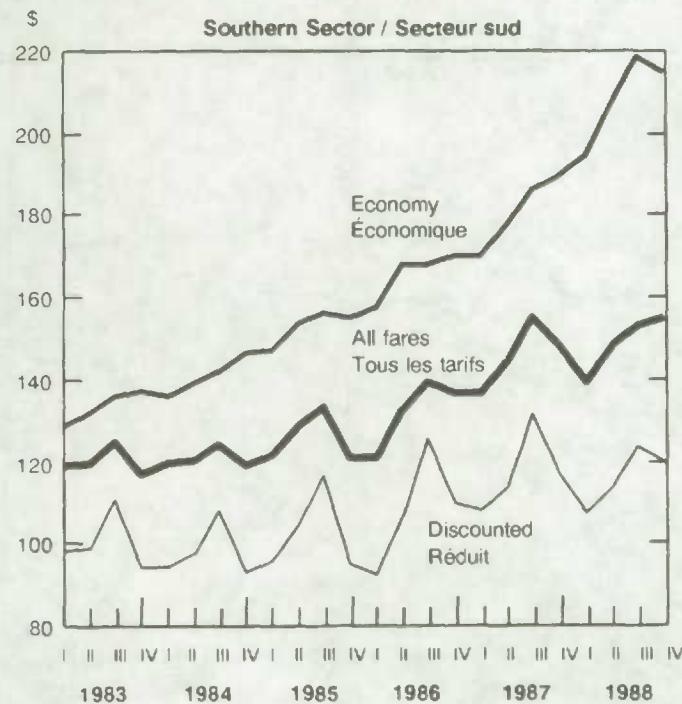
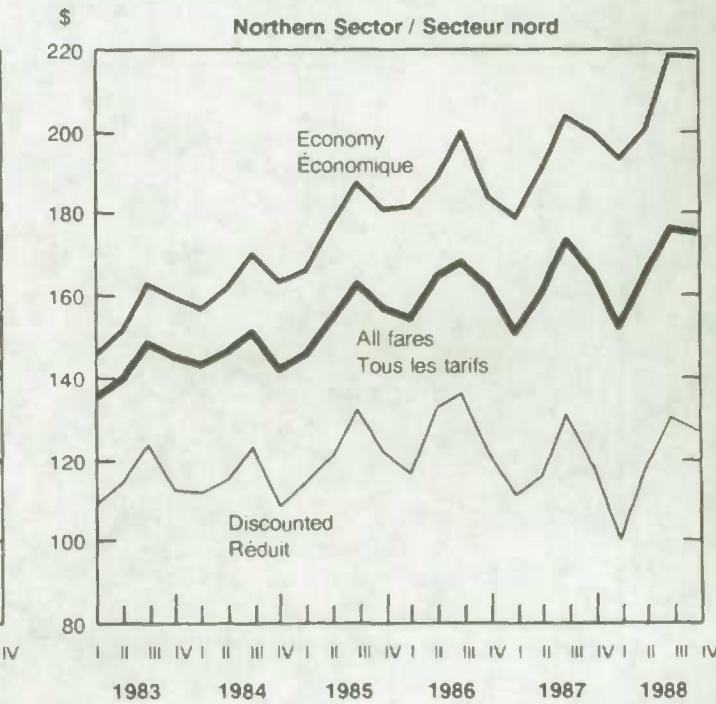


Figure 2
**Tarifs moyens intérieurs, selon le secteur,
selon le groupe tarifaire, 1983-1988**



1988 (except for the third quarter). In 1988, the average of all fares rose 1.7% over the previous year to reach \$149.

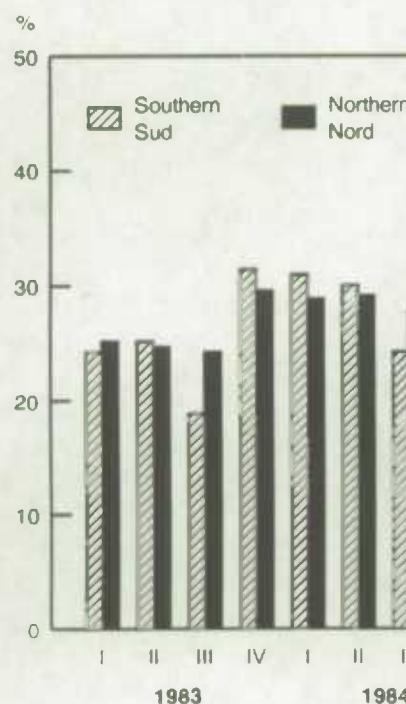
The most notable source of price increase was due to buoyant economy fares², which jumped sharply (+ 15.7%), to average \$209. As shown in Figure 2, the impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Economy fares rose faster in the southern sector (+ 15.7%) than in the northern sector (+ 6.9%), where services are still regulated. It is worthwhile to note that for the first time since 1983, the average economy fare in the deregulated sector was higher than in the regulated sector.

If economy fares have increased much more rapidly in 1988 than in the era of regulation, the discount fares have not followed the same upward trend. In 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they dropped by 0.7%, while they retreated by 1.6% in the deregulated zone.

During the first year of deregulation in Canada, the average discount offered on economy fares in the southern zone increased by 9.7 percentage points, compared to 1987, to about 44% off the economy fare². In 1983, the discount off the economy fare averaged about 24%. (See Figure 3.)

² Includes business class fares.

Figure 3
Discount Off the Economy Fare, by Sector, 1983-1988



continué de se redresser au cours de 1988 (à l'exception du troisième trimestre). En 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 1.7% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$149.

La poussée des tarifs économiques² explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+ 15.7%), pour s'établir à \$209. Tel qu'il est montré à la Figure 2, l'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (+ 15.7%) que dans le secteur nord (+ 6.9%), où les services sont encore réglementés. Il vaut la peine de souligner que pour la première fois depuis 1983, le tarif économique moyen dans le secteur déréglementé était plus élevé que dans le secteur réglementé.

Si les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement en 1988 que dans l'ère de réglementation, les tarifs réduits n'ont pas suivi le même schéma de croissance. En 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 0.7%, alors qu'ils se sont repliés de 1.6% dans la zone déréglementée.

Au cours de la première année de la déréglementation au Canada, la réduction moyenne offerte sur les tarifs économiques dans la zone du sud a augmenté de 9.7 points de pourcentage, par rapport à 1987, pour s'établir à environ 44% du tarif économique². En 1983, le rabais par rapport au tarif économique a atteint en moyenne 24%. (Voir Figure 3.)

² Comprend la classe affaires.

Figure 3
Rabais par rapport au tarif économique, selon le secteur, 1983-1988

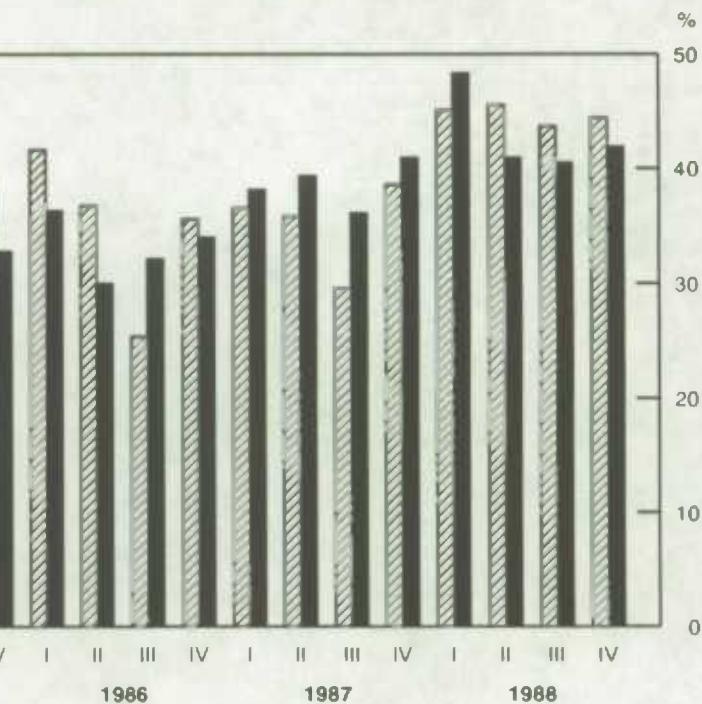


Figure 3 also shows that seasonality is a factor in the discounts offered. For example, the third quarter which is the high season for air travel in Canada, offers fare cuts that are lower than those offered in the low season.

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

Table 2 below presents the operations of the affiliate network of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

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

Table 2

Unit Toll Operations of the Affiliate Network of the Two Major Canadian Air Carriers – Fourth Quarter, 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		631 841	685 914	3 699 243	2 637 572
Market Share – Part du marché	%	9.00	9.77	52.69	37.57
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		242 096 794	243 274 703	5 203 444 394	4 381 020 437
Market Share – Part du marché	%	2.22	2.23	47.63	40.10
Passenger revenue – Recettes-passagers	\$	59 596 143	65 397 598	611 109 143	455 652 450
Hours Flown – Heures de vol		37 070	45 786	121 815	116 026
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.25	0.27	0.12	0.10

La Figure 3 montre également que la saisonnalité est un facteur à considérer dans les rabais offerts. Par exemple, le troisième trimestre qui est la saison de pointe au Canada, offre des réductions de tarifs inférieures à celles offertes lors de la saison creuse.

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

Le tableau 2 ci-dessous présente les opérations du réseau d'affiliés pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée.

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 Canadian 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-Canadian.

Tableau 2

Opérations des services à taxe unitaire du réseau d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Quatrième trimestre, 1988

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

**Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,
 October-December 1988**

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

**Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
 niveau I, Octobre-décembre 1988**

	Total			Air Canada			%
	1987	1988	Change	1987	1988	Change	
			Variation			Variation	
			%				
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$ 0.102	0.100	-2.4	0.109	0.111	1.8	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 0.425	0.385	-9.5	0.407	0.399	-2.1	
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 0.826	0.796	-3.6	0.841	0.870	3.4	
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 29 736	32 495	9.3	23 180	30 339	30.9	
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 91.64	97.70	...	80.02	105.50	...	
Canadian				Wardair			
	1987	1988	Change	1987	1988	Change	%
			Variation			Variation	
			%				
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$ 0.104	0.094	-9.3	0.060	0.067	11.2	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 0.498	0.379	-23.8	0.216	0.289	33.8	
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 0.900	0.793	-11.9	0.535	0.556	3.9	
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 38 166	32 982	-13.6	45 068	47 451	5.3	
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 105.87	93.90	...	96.49	79.70	...	

Table 1.2

**Selected Economic and Demographic Indicators,
October-December 1988**

Tableau 1.2

**Indicateurs économiques et démographiques choisis,
Octobre-décembre 1988**

		1987	1988	Change Variation
Population of Canada – Population du Canada	'000	25 720.5	26 018.4	1.2
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	13 118.0	13 353.0	1.8
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	371 624.0	410 388.0	10.4
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	14 448.6	15 773.0	9.2
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				%
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	...(3)	106.2	
– International travel – Voyages internationaux	\$	69.6	76.3	9.6
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	...(3)	575.5	
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 079.9	1 008.6	-6.6
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	149.1	155.2	4.1
– International travel – Voyages internationaux	\$	307.7	304.0	-1.2
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
– All items – Ensemble		119.6	124.6	4.2
– Transportation – Transports		118.5	119.7	1.0
– Public transportation – Transport public		132.7	123.2	-7.2
Travel price index – Indice des prix des voyages	1983 = 100	123.1	123.1	-
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		123.0	130.5	6.1
– International travel – Voyages internationaux		109.9	110.6	0.6
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
– All industries – Toutes les industries		122.9	127.7	3.9
– Transport industry – Industrie du transport		128.1	132.2	3.2
– Air transportation – Transport aérien		128.9	153.1	18.8
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	%	16.0	18.4	...

(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 October-December 1986, the per capita trip spending totalled \$87.1 and the average spending per trip, \$513.3. – 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 Octobre-décembre 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$87.1 et les dépenses moyennes par voyage, \$513.3.

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

Table 2.1

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
 October-December 1988**

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
 canadiens, Octobre-décembre 1988**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1987	1988		1987	1988	
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	92	88	-4.3	274	264	-3.6
Passengers – Passagers	6 907	7 938	14.9	7 111	8 217	15.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg 135 860	150 490	10.8	144 351	160 171	11.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	.. 13 609 492	..	...	.. 13 926 670	..	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	.. 1 360 949	..	...	.. 1 392 667	..	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 414 164	..	...	.. 450 821	..	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	.. 1 775 114	..	...	.. 1 843 488	..	...
Hours flown – Heures de vol	304	360	18.5	411	480	17.0
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	5 970	6 878	15.2	6 062	7 026	15.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 100 060	125 136	25.1	100 150	125 278	25.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	8 760 540	10 883 282	24.2	8 788 735	10 931 879	24.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	876 054	1 088 328	24.2	878 874	1 093 188	24.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	297 428	383 931	29.1	297 456	383 972	29.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 173 482	1 472 259	25.5	1 176 329	1 477 160	25.6
Hours flown – Heures de vol	220	283	28.9	229	313	36.5
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	937	1 059	13.0	1 049	1 191	13.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg 35 800	25 354	-29.2	44 202	34 893	-21.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	.. 2 726 209	..	...	.. 2 994 790	..	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	.. 272 621	..	...	.. 299 479	..	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 30 233	..	...	.. 66 848	..	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	.. 302 854	..	...	.. 366 327	..	...
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	82	75	-8.6	121	109	-9.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	2	2	-10.4	61	58	-3.9
Hours flown: total – Heures de vol: total	84	77	-8.6	181	167	-7.7

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

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1988

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1988

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	5 643	8.6	1 380	36.5	1 194	32.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg 102 042	3.2	14 294	3.0	43 835	38.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 495 571	...	2 377 366	...	6 053 733	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	549 557	...	237 737	...	605 373	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	136 040	...	40 776	...	274 005	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	685 597	...	278 512	...	879 378	...
Hours flown – Heures de vol	378	12.1	46	31.2	56	47.8
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	5 421	10.2	884	45.1	721	35.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 78 393	18.5	10 388	35.3	36 497	38.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 399 242	13.8	1 255 786	34.4	4 276 852	37.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	539 924	13.8	125 579	34.4	427 685	37.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	119 960	16.2	28 298	46.4	235 714	34.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	659 884	14.2	153 876	36.5	663 400	36.5
Hours flown – Heures de vol	247	34.4	31	51.0	35	40.0
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	222	-19.2	496	23.5	473	27.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg 23 650	-27.7	3 906	-37.0	7 337	38.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	96 328	...	1 121 581	...	1 776 881	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	9 633	...	112 158	...	177 688	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	16 080	...	12 478	...	38 290	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	25 713	...	124 636	...	215 978	...
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	79	-17.3	15	15.1	15	26.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	52	-10.2	--	-98.8	6	470.2
Hours flown: total – Heures de vol: total	131	-14.6	15	3.8	21	63.4

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1988

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
			Variation			Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	5 244	5 926	13.0	2 383	3 173	33.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 89 752	116 023	29.3	57 293	70 845	23.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	9 691 637	11 776 637	21.5	3 940 313	5 304 003	34.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	969 164	1 177 664	21.5	394 031	530 400	34.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	309 436	391 838	26.6	187 712	227 685	21.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 278 600	1 569 502	22.8	581 743	758 085	30.3
Hours flown – Heures de vol	145	184	26.8	65	87	34.8
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	4 736	5 355	13.1	2 315	3 067	32.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 86 237	113 012	31.0	56 280	70 272	24.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	8 293 680	10 197 431	23.0	3 721 384	4 961 348	33.3
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	12 500 431	16 294 315	30.4	5 698 332	7 765 822	36.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 66.35	62.58	...	65.31	63.89	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	829 368	1 019 743	23.0	372 138	496 135	33.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	288 813	376 222	30.3	176 786	224 722	27.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 118 181	1 395 965	24.8	548 924	720 857	31.3
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	1 891 831	2 410 590	27.4	931 705	1 247 702	33.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 59.11	57.91	...	58.92	57.77	...
Hours flown – Heures de vol	132	169	28.1	63	85	35.1
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	508	571	12.3	68	106	56.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg 3 514	3 011	-14.3	1 014	573	-43.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 397 957	1 579 206	13.0	218 929	342 655	56.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	139 796	157 921	13.0	21 893	34 266	56.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	20 623	15 616	-24.3	10 926	2 962	-72.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	160 419	173 537	8.2	32 819	37 228	13.4
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	14	16	14.2	2	3	26.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	14	16	14.2	2	3	26.8

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1988 – fin

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
			Variation			Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers		2 494	2 176	-12.7	367	576
Goods carried – Marchandises transportées	kg	26 245	37 989	44.7	6 213	7 189
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 373 248	4 587 136	4.9	1 378 075	1 885 498
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		437 325	458 714	4.9	137 808	188 550
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		95 995	128 660	34.0	25 730	35 493
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		533 319	587 374	10.1	163 538	224 043
Hours flown – Heures de vol		71	78	8.7	9	19
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers		2 243	1 952	-13.0	177	336
Goods carried – Marchandises transportées	kg	25 515	37 557	47.2	4 443	5 183
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 892 060	4 137 746	6.3	680 235	1 098 338
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		5 683 203	6 477 122	14.0	1 118 896	2 051 371
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	68.48	63.88	...	60.80	53.54
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		389 206	413 775	6.3	68 024	109 834
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		94 399	127 720	35.3	17 629	23 780
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		483 605	541 494	12.0	85 653	133 613
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		780 743	914 649	17.2	179 383	248 239
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.94	59.20	...	47.75	53.82
Hours flown – Heures de vol		63	70	10.6	5	14
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers		250	225	-10.3	190	240
Goods carried – Marchandises transportées	kg	731	432	-40.8	1 770	2 006
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		481 188	449 390	-6.6	697 840	787 160
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		48 119	44 939	-6.6	69 784	78 716
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 596	940	-41.1	8 101	11 713
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		49 715	45 879	-7.7	77 885	90 429
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		8	7	-7.1	4	6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		8	7	-7.1	4	6

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, October-December 1988

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens, Octobre-décembre 1988

	1987 No. – Nbre	1988 No. – Nbre	Change
			Variation %
Number of carriers – Nombre de transporteurs	56	49	-12.5
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	5 109	4 052	-20.7
Prince Edward Island – île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	125	-	-100.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	1	-	-100.0
Quebec – Québec	12 147	12 560	3.4
Ontario	7 232	6 088	-15.8
Manitoba	1 934	1 790	-7.4
Saskatchewan	1 737	1 067	-38.6
Alberta	7 683	6 634	-13.7
British Columbia – Colombie-Britannique	17 109	16 565	-3.2
Yukon	1 599	774	-51.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	3 386	2 625	-22.5
Total	58 062	52 155	-10.2
International	2 531	6 078	140.1
Total	60 593	58 233	-3.9

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-III, October-December 1988**

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-III, Octobre-décembre 1988**

	1987	1988	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Unit toll services – Services à taxe unitaire	1 092 643	1 318 905	20.7
– Passengers – Passagers	..	1 160 447	...
– Goods – Marchandises	..	158 458	...
Charter services – Services d'affrètement	169 683	192 427	13.4
– Passengers – Passagers	..	173 262	...
– Goods – Marchandises	..	19 165	...
Other flying services – Autres services aériens	5 530	3 032	-45.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	..	1 207	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	59 079	66 457	12.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 326 935	1 582 028	19.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	22 884	18 939	-17.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	463 720	544 163	17.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	177 636	200 911	13.1
General services and administration – Services généraux et administration	703 958	790 326	12.3
Depreciation – Dépréciation	68 652	59 319	-13.6
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 436 851	1 613 658	12.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(109 917)	(31 630)	-71.2
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(6 153)	62 256	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	14 569	22 829	56.7
Interest expenses – Intérêts versés	57 726	76 676	32.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(4 306)	(25 346)	488.6
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(53 616)	(16 936)	-68.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(163 533)	(48 566)	-70.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(70 984)	(27 958)	-60.6
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(92 549)	(20 609)	-77.7

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Octobre-décembre 1988

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
			Variation			Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	972 770	1 160 433	19.3	477 672	641 219	34.2
– Passengers – Passagers	849 963	1 015 462	19.5	405 639	551 513	36.0
– Goods – Marchandises	122 807	144 972	18.0	72 033	89 706	24.5
Charter services – Services d'affrètement	83 918	89 468	6.6	11 778	18 487	57.0
– Passengers – Passagers	75 441	85 929	13.9	10 002	17 521	75.2
– Goods – Marchandises	8 477	3 540	-58.2	1 776	966	-45.6
Other flying services – Autres services aériens	1 723	1 142	-33.7	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	...	...	...	...	...	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	43 081	39 542	-8.2	14 023	9 180	-34.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 101 492	1 290 586	17.2	503 473	668 886	32.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	14 461	15 258	5.5	9 775	8 805	-9.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	358 355	415 675	16.0	167 955	185 958	10.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	138 484	144 400	4.3	72 801	86 806	19.2
General services and administration – Services généraux et administration	632 288	702 366	11.1	339 080	339 681	0.2
Depreciation – Dépréciation	58 354	42 595	-27.0	39 539	12 541	-68.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 201 941	1 320 294	9.8	629 150	633 791	0.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(100 449)	(29 708)	-70.4	(125 677)	35 095	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(10 196)	47 488	...	(9 306)	43 438	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	12 777	21 333	67.0	8 551	10 372	21.3
Interest expenses – Intérêts versés	47 683	59 094	23.9	35 241	26 780	-24.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(9 053)	(27 480)	203.6	13 827	(1 841)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(54 155)	(17 754)	-67.2	(22 169)	25 190	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(154 604)	(47 462)	-69.3	(147 846)	60 285	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(65 195)	(30 366)	-53.4	(71 838)	19 851	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(89 409)	(17 096)	-80.9	(76 008)	40 434	...

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1988 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Octobre-décembre 1988 – fin

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
			Variation			Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	450 286	438 637	-2.6	44 812	80 578	79.8
- Passengers – Passagers	403 321	390 255	-3.2	41 003	73 694	79.7
- Goods – Marchandises	46 965	48 382	3.0	3 809	6 884	80.7
Charter services – Services d'affrètement	29 492	27 077	-8.2	42 648	43 904	2.9
- Passengers – Passagers	26 416	26 583	0.6	39 023	41 824	7.2
- Goods – Marchandises	3 076	494	-84.0	3 625	2 080	-42.6
Other flying services – Autres services aériens	1 723	1 142	-33.7	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	..	..	...	..	..	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	30 078	27 153	-9.7	(1 020)	3 209	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	511 579	494 009	-3.4	86 440	127 691	47.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	4 080	4 512	10.6	605	1 941	220.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	158 449	167 700	5.8	31 951	62 017	94.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	51 824	50 123	-3.3	13 859	7 471	-46.1
General services and administration – Services généraux et administration	255 107	288 160	13.0	38 101	74 524	95.6
Depreciation – Dépréciation	13 751	15 876	15.5	5 064	14 179	180.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	483 211	526 371	8.9	89 580	160 132	78.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	28 368	(32 362)	...	(3 140)	(32 441)	933.2
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	1 462	1 226	-16.1	(2 352)	2 823	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 303	8 586	272.8	1 923	2 374	23.5
Interest expenses – Intérêts versés	7 638	13 745	80.0	4 804	18 568	286.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(20 267)	1 749	...	(2 613)	(27 388)	948.1
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(24 140)	(2 184)	-91.0	(7 846)	(40 759)	419.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	4 228	(34 546)	...	(10 986)	(73 200)	566.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	11 529	(14 236)	...	(4 886)	(35 981)	636.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(7 301)	(20 310)	178.2	(6 100)	(37 219)	510.1

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1988

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 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	4 774	5 505	15.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	80 704	98 084	21.5
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 320	7 933	25.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	42 974	56 918	32.4
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 473	3 867	11.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	35 628	42 352	18.9
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	7 682	7 959	3.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	62 477	73 072	17.0
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 761	16 200	9.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	109 818	125 228	14.0
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 427	7 937	6.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	71 003	85 265	20.1
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	44 437	49 401	11.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	402 604	480 919	19.5
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	877 635	1 095 722	24.8
Cost – Coût	\$ '000	236 562	250 403	5.9
Gasoline – Essence	L '000	11 001	7 926	-28.0
Cost – Coût	\$ '000	5 837	4 352	-25.5
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	129	237	83.2
Cost – Coût	\$ '000	697	1 002	43.7
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	344	80	-76.7
Cost – Coût	\$ '000	618	240	-61.2

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1988

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 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	3 224	1 744	1 237	243
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	75 473	41 079	29 322	5 073
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 394	3 021	2 449	924
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	50 097	24 479	19 591	6 027
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	2 330	179	2 151	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	29 084	4 571	24 513	-
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	5 860	3 351	2 034	475
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	57 833	35 665	19 001	3 166
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 463	8 537	4 904	1 022
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	116 450	77 410	31 190	7 850
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 445	5 215	2 203	27
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	82 169	58 349	23 610	210
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	39 716	22 047	14 978	2 691
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	411 106	241 553	147 227	22 326
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	927 764	456 910	342 131	128 723
Cost – Coût	\$ '000	201 825	97 158	78 331	26 336
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	91	27	48	16
Cost – Coût	\$ '000	458	159	221	78
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

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 130.5 in the fourth quarter of 1988, up 6.1% compared to the fourth quarter of 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+10.6%), to average 142.4. The discount fares rose by 0.4% during the fourth quarter of 1988 over the same period in 1987, posting their first increase after three consecutive quarterly declines.

The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. As shown in Table 5.1, between 1987 and 1988, the economy fares perked up more strongly in the southern sector (+10.6%) than in the northern sector (+8.6%), where services are still regulated. Also, during the fourth quarter of 1988, the discount fare levels were higher than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they increased by 1.0%, while they rose by 0.4% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 0.6% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 7.2%, while the discount fare index slightly decreased by 0.9%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the fourth quarter of 1988, 61.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket, up from 55.0% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel increases to 66.6%, up from 60.4% in 1987.

As depicted in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1988. In the southern sector, 62.2% of passenger traffic (representing 67.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1987, the corresponding figures were 55.7% for passengers and 61.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 46.1% of the traffic during the fourth quarter of 1988, up from 41.0% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 6.2 percentage points (41.9% to 48.1%) during the same period.

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

² Includes business class fares.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES

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 Canadian International Ltée et Wardair) a atteint 130.5 au cours du quatrième trimestre de 1988, en hausse de 6.1% par rapport au quatrième trimestre de 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+10.6%), pour s'établir à 142.4. Les tarifs réduits se sont accrus de 0.4% au cours du quatrième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, enregistrant leur première augmentation après trois baisses trimestrielles consécutives.

L'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Tel qu'il est montré au Tableau 5.1, entre 1987 et 1988, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+10.6%) que dans le secteur nord (+8.6%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du quatrième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 1.0% alors qu'ils se sont accrus de 0.4% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisés s'est accru de 0.6% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 7.2%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué légèrement de 0.9%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1988, 61.6% 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 55.0% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 60.4% en 1987 à 66.6% en 1988.

Comme l'indiquent les Tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1988. Dans le secteur sud, 62.2% du trafic de passagers (représentant 67.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.7% et 61.0% respectivement au cours du quatrième trimestre de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 46.1% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1988, une augmentation par rapport à 41.0% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 6.2 points de pourcentage (de 41.9% à 48.1%) au cours de la même période.

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.

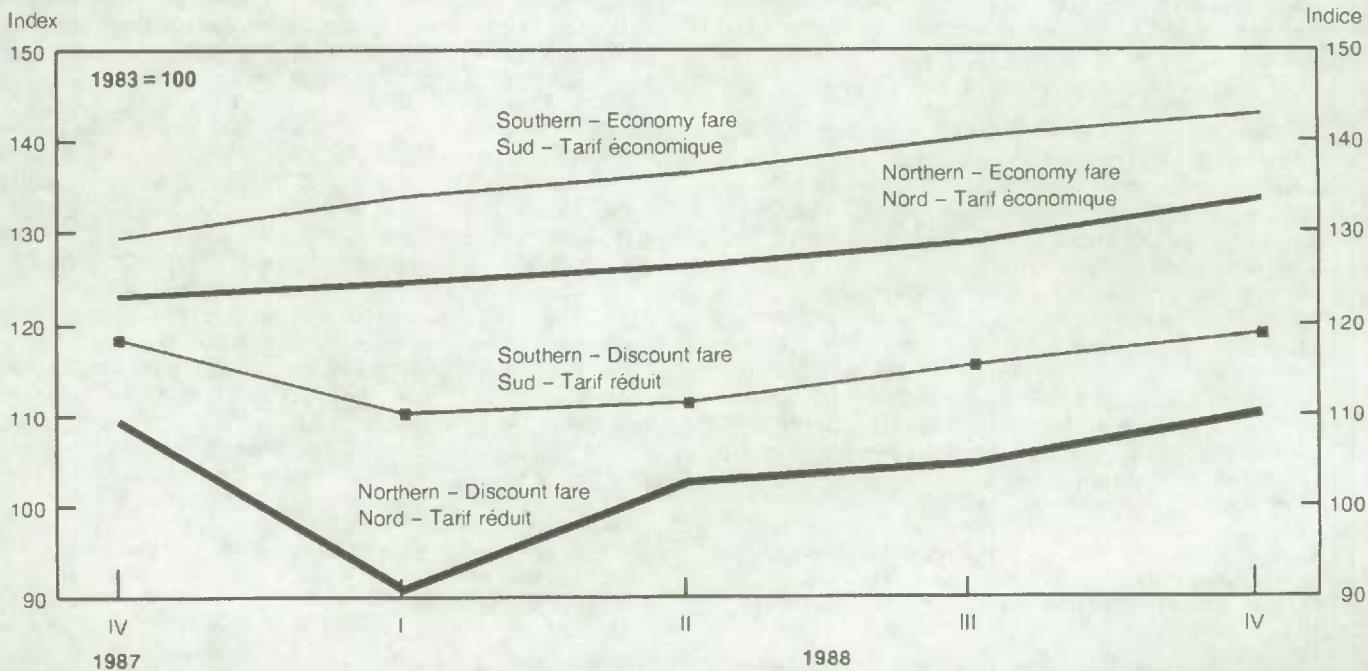
Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 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 IV	123.0	128.8	117.9
	1988 I	121.6	133.3	109.4
	II	123.7	135.9	110.8
	III	127.4	139.4	115.0
	IV	130.5	142.4	118.4
Southern services – Services secteur sud	1987 IV	123.3	129.3	118.2
	1988 I	122.1	133.9	110.1
	II	124.0	136.6	111.1
	III	127.8	140.2	115.4
	IV	130.8	143.0	118.7
Northern services – Services secteur nord	1987 IV	117.1	122.8	109.0
	1988 I	112.5	124.5	90.6
	II	117.4	126.1	102.3
	III	119.9	128.8	104.4
	IV	124.8	133.4	110.1
International	1987 IV	109.9	113.0	108.7
	1988 I	113.3	119.5	112.1
	II	113.2	120.5	111.4
	III	118.7	115.7	122.3
	IV	110.6	121.1	107.7

Figure 5.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted)

**Figure 5.1**

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Octobre-décembre 1988

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1988

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Octobre-décembre 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	0.3*	0.3	...	5.6*	42.4	29.9*	55.0	61.6	2.2	2.6
Southern services – Services secteur sud	0.3*	0.3	...	5.8*	41.7	29.0*	55.7	62.2	2.3	2.7
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1	...	2.3*	49.8	38.9*	47.8	56.0	2.3*	2.7
Long-Haul – Long-courrier	0.6*	0.5*	...	8.8*	34.1*	20.5*	63.2	67.6	2.2	2.7
Northern services – Services secteur nord	-	-	...	0.2*	58.1	52.9	41.0	46.1*	0.9*	0.7*
International	1.3	1.1	...	5.7	26.5	20.3	66.0	66.7	6.2	6.1

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1988

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, Octobre-décembre 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	0.7*	0.6	...	9.0*	36.7	21.2*	60.4	66.6	2.3	2.7
Southern services – Services secteur sud	0.7*	0.6	...	9.3*	36.0*	20.4*	61.0	67.1	2.3	2.7
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1	...	2.4*	48.0	37.1*	49.6	57.6	2.3*	2.7
Long-Haul – Long-courrier	0.8*	0.7*	...	10.7*	33.2*	16.9	63.6	69.0	2.3	2.7
Northern services – Services secteur nord	-	-	...	0.2*	57.0	50.9	41.9	48.1	1.1*	0.8*
International	1.5	1.4	...	7.5	19.0	9.5	73.9	76.3	5.6	5.3

* 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'.

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 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, Octobre-décembre 1988

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire										
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Première classe	Classe affaires	1987	1988	1987	1988	1987	1988	1987	1988	
%											
Newfoundland – Terre-Neuve	*	*	...		5.4*	41.5	34.4*	56.8	58.4	1.6*	1.7*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	...		-	42.8*	30.0*	56.5	66.5	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	*	*	...		8.4*	39.2*	27.5*	59.1	61.9	1.5*	2.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	*	-	...		-	34.7*	34.1*	62.8	63.3	2.4*	2.3*
Quebec – Québec	0.1*	0.2	...		3.8	50.4	34.9	46.2	57.4	3.3*	3.6
Ontario	0.5*	0.4	...		6.2*	44.3	29.0*	52.9	61.6	2.4*	2.9
Manitoba	0.1*	0.1*	...		5.2*	40.2*	30.6*	57.8	61.9	2.0*	2.3
Saskatchewan	*	*	...		3.2*	35.6*	30.6*	62.0	63.3	2.3*	2.9
Alberta	0.3*	0.3	...		5.8*	47.5	33.6*	50.5	58.3	1.7*	2.0
British Columbia ² – Colombie-Britannique ²	0.4*	0.4*	...		5.7*	33.1	24.4*	64.5	67.4	1.9*	2.2
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	...		x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3*	0.3	...		5.6*	42.4	29.9*	55.0	61.6	2.2	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'.

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 fourth quarter of 1988, discount carriage on long-haul services represented 67.6% of passenger volume and 69.0% of passenger-kilometres; this compares with 56.0% and 57.6% respectively, for short-haul services.

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 quatrième trimestre de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.6% du volume de passagers et 69.0% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 56.0% et 57.6%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October–December 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, Octobre–décembre 1988

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire													
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Passagers	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre								
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988	
No. – Nbre ('000)		%												
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)														
Calgary	206	210	2.0	–	0.1	...	2.7*	51.7	41.6*	46.6*	53.5*	1.7*	2.1	
Edmonton ¹	88	79	-10.6	–	–	...	0.2*	76.0	68.0	23.2*	31.0*	0.8*	0.7*	
Halifax	11	8	-27.3	–	–	...	–	43.3	35.8*	56.0	61.9*	–	–	
Montréal ²	265	284	7.0	0.1*	0.3	...	2.6	54.2	37.7	42.4	55.9	3.3*	3.7	
Ottawa	140	171	22.2	0.3*	0.3	...	4.3*	57.1	41.2	40.2	51.8	2.4*	2.4*	
Regina	26	31	19.0	–	–	...	–	46.3*	43.8*	51.3*	52.1*	2.4*	2.8*	
Saskatoon	26	29	13.4	–	–	...	–	46.6	42.6*	51.3	54.5	2.0*	2.3*	
Toronto	384	450	17.3	0.1*	0.2*	...	2.4	55.7	40.2	41.3	54.0	2.9*	3.3	
Vancouver	166	176	5.6	0.1*	0.1*	...	3.3*	32.1	26.1*	66.0	68.7	1.8*	1.8	
Winnipeg	38	39	1.6	–	–	...	0.8*	54.7	49.6*	44.1*	48.2*	1.2*	1.3*	
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	120	147	22.2	1.0	0.9*	...	12.1*	34.7*	15.5*	62.3	69.0	2.0*	2.5	
Edmonton ¹	162	183	13.2	0.4	0.3*	...	6.8*	34.6*	23.3	63.0	67.4	2.0*	2.2	
Halifax	148	161	9.1	–	–	...	9.0*	39.2*	27.0*	59.0	61.7	1.7*	2.1	
Montréal ²	80	100	24.3	0.1*	0.3	...	9.2*	40.3	25.5	56.9	61.9	2.6	3.2	
Ottawa	68	81	18.0	–	–	...	10.0*	41.9*	27.6*	56.4	60.0	1.5*	2.2	
Regina	29	38	30.6	–	–	...	5.8*	27.1*	20.3	69.7	70.6	3.1*	3.3	
Saskatoon	28	35	24.7	–	–	...	4.1*	24.3*	20.2*	73.9	72.6	1.8*	3.0	
Toronto	508	610	20.0	0.9*	0.6*	...	9.9*	32.9*	16.5	64.0	70.2	2.2	2.7	
Vancouver	283	323	14.4	0.9*	0.8*	...	9.6*	31.6*	17.9	64.8	68.7	2.7*	3.0*	
Winnipeg	166	190	14.3	0.1*	–	...	6.5*	35.1*	24.4*	62.5	66.4	2.3*	2.7	

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

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

³ Includes business class. – Comprend la classe affaires.

Note: For “ ” and “ ”, refer to the Section ‘Methodology and Data Limitations’. – Pour “ ” et “ ”, consulter la Section ‘Méthodes et restrictions’.

The large increase in the proportion of discount fares in Canada during the fourth quarter of 1988 compared to the same period in 1987 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. Second, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-

La forte augmentation dans la proportion des tarifs réduits au Canada au cours du quatrième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987, peut être attribuée 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. En deuxième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 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, Octobre-décembre 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	207.6	11.3	181.9	...	119.6	13.9	83.1	12.6	82.0	30.5
Edmonton ¹	-	...	113.9*	...	93.0	10.0	60.1	3.1	56.4	86.7
Halifax	-	-	-	...	112.1	14.8	61.2	10.9	-	...
Montréal ²	199.0	22.6	163.5	...	142.3	11.6	85.7	11.5	72.8	4.7
Ottawa	161.5	12.3	141.7	...	124.0	8.6	72.5	7.7	64.8	0.3
Regina	-	...	-	...	148.7	3.2	86.5	12.7	115.9	23.4
Saskatoon	-	-	-	...	153.8	8.9	81.0	9.4	86.5	30.6
Toronto	192.9	8.3	153.1	...	137.5	9.9	83.7	10.5	79.0	-5.8
Vancouver	196.5	24.4	186.3	...	153.3	8.3	91.3	13.8	82.8	23.3
Winnipeg	-	...	174.4	...	161.9	7.6	84.2	10.6	93.3	12.7
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	542.6	10.5	440.4	...	322.2	10.3	153.1	-8.4	209.7	-1.1
Edmonton ¹	511.7	6.6	379.8	...	249.6	6.1	135.6	0.2	159.9	5.1
Halifax	-	...	258.5	...	210.2	14.9	117.8	7.7	143.1	4.6
Montréal ²	568.9	40.3	434.9	...	281.0	17.0	149.9	3.3	205.8	9.5
Ottawa	-	...	403.3	...	302.9	7.0	153.2	-2.3	217.8	-1.9
Regina	-	...	358.0	...	286.8	6.1	134.6	-2.3	220.6	23.3
Saskatoon	-	...	366.5	...	274.5	9.4	134.7	-1.1	186.7	-0.3
Toronto	588.3	10.4	421.2	...	293.5	9.7	152.6	-5.1	206.3	-4.0
Vancouver	634.4	16.5	501.0	...	308.2	10.5	169.1	2.0	229.7	1.7
Winnipeg	-	...	301.3	...	262.6	10.2	122.5	-3.7	144.5	1.6

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

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

³ 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'.

Vancouver, there was a noticeable increase in the number of discount fares offered. Third, buoyant discount fares were 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

longue distance, par exemple Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En troisième lieu, 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

Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes, where discount fares were available in a lesser extent, resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

International Sector

During the fourth quarter of 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, two out of every three (66.7%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 0.7 percentage point compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the fourth 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 57.4% for Quebec to 67.4% for British Columbia and the territories (see Table 5.4). Newfoundland and Alberta were the only provinces besides Quebec to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for British Columbia and the territories does not mean that the residents in British Columbia and the territories are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Vancouver, for example, may in fact be Calgary 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 (11.2 percentage points) and Prince Edward Island (10.0 percentage points).

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 fourth quarter 1988 than in the same quarter in 1987. Indeed, for short-haul trips (less than 800 kilometres), all cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.8 percentage point in Regina to 13.5 percentage points in Montréal. For the passengers travelling on long distances (800 kilometres or more), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the fourth quarter of 1988 rose in nine of the top ten Canadian cities. The gains ranged from 0.9 percentage point in Regina to 6.7 percentage points in Calgary. The proportion edged down from 73.9% to 72.6% in Saskatoon during this period.

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.

Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, deux passagers sur trois (66.7%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 0.7 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième 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 57.4% au Québec et 67.4% en Colombie-Britannique et dans les territoires (voir Tableau 5.4). Terre-Neuve et l'Alberta étaient les seules provinces avec le Québec, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Colombie-Britannique et dans les territoires, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province et des territoires sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Vancouver, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Winnipeg.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (11.2 points de pourcentage) et à l'Île-du-Prince-Édouard (10.0 points de pourcentage).

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 quatrième trimestre de 1988 qu'au cours de la même période en 1987. En effet, pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une hausse; les progressions variaient entre 0.8 point de pourcentage à Regina et 13.5 points à Montréal. Le nombre de passagers voyageant sur de longues distances (800 kilomètres ou plus) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1988 a augmenté dans neuf des dix principales villes canadiennes. Les progressions variaient entre 0.9 point de pourcentage à Regina et 6.7 points à Calgary. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 73.9% à 72.6% à Saskatoon.

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

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.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (72.6%) ranked first, followed by Regina (70.6%) and Toronto (70.2%). For business class fares, the leading cities were Calgary (12.1%), Ottawa (10.0%) and Toronto (9.9%).

Average Fares

The fare basis data indicate that during the fourth quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$155, up 4.1% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$304, a decrease of 1.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$189; the lowest in Montréal, where it averaged \$136. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$164) and Winnipeg (\$161). It rose in nine of the ten cities, with gains ranging from 0.1% in Ottawa to 10.3% in Halifax. Toronto (-1.6%) posted a slight decline in the fourth quarter of 1988.

During the fourth 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 rose sharply in all cities for short-haul trips, while deeper discounts were offered to travellers in six cities for long-haul trips. Halifax (7.7%) and Montréal (3.3%) posted the largest increases in the last three months of 1988.

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 \$162 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$322 for long-haul trips.

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 (72.6%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (70.6%) et Toronto (70.2%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (12.1%), Ottawa (10.0%) et Toronto (9.9%).

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du quatrième 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 \$155, en hausse de 4.1% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$304, en baisse de 1.2% par rapport à l'année précédente (voir Tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$189 à Vancouver et \$136 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$164) et Winnipeg (\$161). Il s'est accru dans neuf des villes, les gains oscillant entre 0.1% à Ottawa et 10.3% à Halifax. Toronto (-1.6%) a enregistré une baisse légère au cours du quatrième trimestre de 1988.

Au cours du quatrième 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 fortement augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs dans six villes pour les services long-courriers. Halifax (7.7%) et Montréal (3.3%) ont enregistré les hausses les plus fortes au cours des trois derniers mois de 1988.

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 un tarif de \$162 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$322 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 formules 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 formules remplies doivent être retournées 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 keyedited 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-fille 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 publication 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 fourth quarter of 1988 are shown in the following table with comparative fourth 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 quatrième trimestre de 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1987 sont également présentées.

	1987	1988	% Change	Variation en %	
				Niveau I	Niveau II
Level I	3	3	-	Niveau I	
Level II	16	16	-	Niveau II	
Level III	69	67	-2.9	Niveau III	
Level IV	176	158	-10.2	Niveau IV	
Total	264	244	-7.6	Total	

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since the fourth quarter of 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since the fourth 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 fourth quarter of 1988, are as follows: Level III - 2, Level IV - 18.
- 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.
- i) Air Canada experienced a labour dispute involving its ground workers between November 26, 1987 and December 16, 1987.
- f) Pour le quatrième trimestre de 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 18.
- 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.
- i) Du 26 novembre au 16 décembre 1987, Air Canada subissait un conflit de travail impliquant ses employés au sol.

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 manœuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

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

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

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

Niveau 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.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

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

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

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

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

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

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

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
7e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue		Canada	Foreign \$		Catalogue
				Autre	
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 bélénographe 1-613-951-1584.

ORDER FORM

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

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

Client Reference Number

METHOD OF PAYMENT

 Purchase Order Number (please enclose) _____

\$ _____

 Payment enclosed Charge to my: MasterCard VISA

Account Number _____

Expiry Date _____

 Bill me later

Signature _____

Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total

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

PF
03551
06/89

For faster service

1-800-267-6677VISA and MasterCard
Accounts

Français au verso

BON DE COMMANDE

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

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie _____

Service _____

À l'attention de _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. _____

Numéro de référence du client

MODE DE PAIEMENT

 Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____

\$ _____

 Paiement inclus Portez à mon compte : MasterCard VISA

N° de compte _____

Date d'expiration _____

 Facturez-moi plus tard

Signature _____

N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix	Total

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

PF
03551
06/89Pour un service
plus rapide, composez**1-800-267-6677**Comptes VISA
et MasterCard

English on Reverse

BON DE COMMANDE

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

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie

Service

À l'attention de

Adresse

Ville

Province

Code postal

Tél.

Numéro de référence du client

MODE DE PAIEMENT Numéro de la commande (inclure s.v.p.) Paiement inclus Portez à mon compte : MasterCard VISA

N° de compte

Date d'expiration

 Facturez-moi plus tard

Signature

N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix	Total

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

PF
03551
D6/89Pour un service
plus rapide, composez**1-800-267-6677**Comptes VISA
et MasterCard

English on Reverse

ORDER FORM

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

(Please print)

Company

Department

Attention

Address

City

Province

Postal Code

Tel.

Client Reference Number

METHOD OF PAYMENT Purchase Order Number (please enclose) Payment enclosed

\$

 Charge to my: MasterCard VISA

Account Number

Expiry Date

--

 Bill me later

Signature

Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total

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

PF
03551
D6/89

For faster service

1-800-267-6677VISA and MasterCard
Accounts

Français au verso



1010022913



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.

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