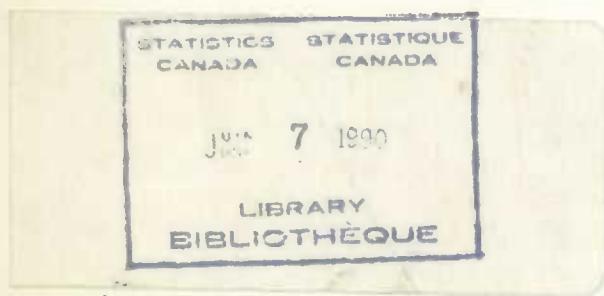


Canadian Civil Aviation
1988

Aviation civile canadienne
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: 819-997-1986) 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

Faxsimile 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: 819-997-1986) 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

Canadian civil aviation

1988

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology

© Minister of Supply and Services Canada 1990

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

June 1990

Price: Canada: \$36.00
United States: US\$43.00
Other Countries: US\$50.00

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1988

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmager dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Juin 1990

Prix : Canada : 36 \$
États-Unis : 43 \$ US
Autres pays : 50 \$ US

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

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 685 ton-mile
1 tonne-kilometre	

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, K. Tieman and B. Snider 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 .685 tonne-mille
1 tonne-kilomètre	

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, K. Tieman et B. Snider 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	vii
Introduction	xi
Special Articles	xii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1986-1988	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	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 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18
Table des matières	
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xii
SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986-1988	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	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 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

	Page		Page
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19	Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20	Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21	Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22	Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23	Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA		SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24	Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25	Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26	Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
SECTION 5 AIRCRAFT FLEET		SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS	
Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27	Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28	Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28
PART II FARE BASIS		PARTIE II BASE TARIFAIRES	
SECTION 6 FARE BASIS DATA		SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES	
Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1984-1988	30	Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1984-1988	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31	Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	31

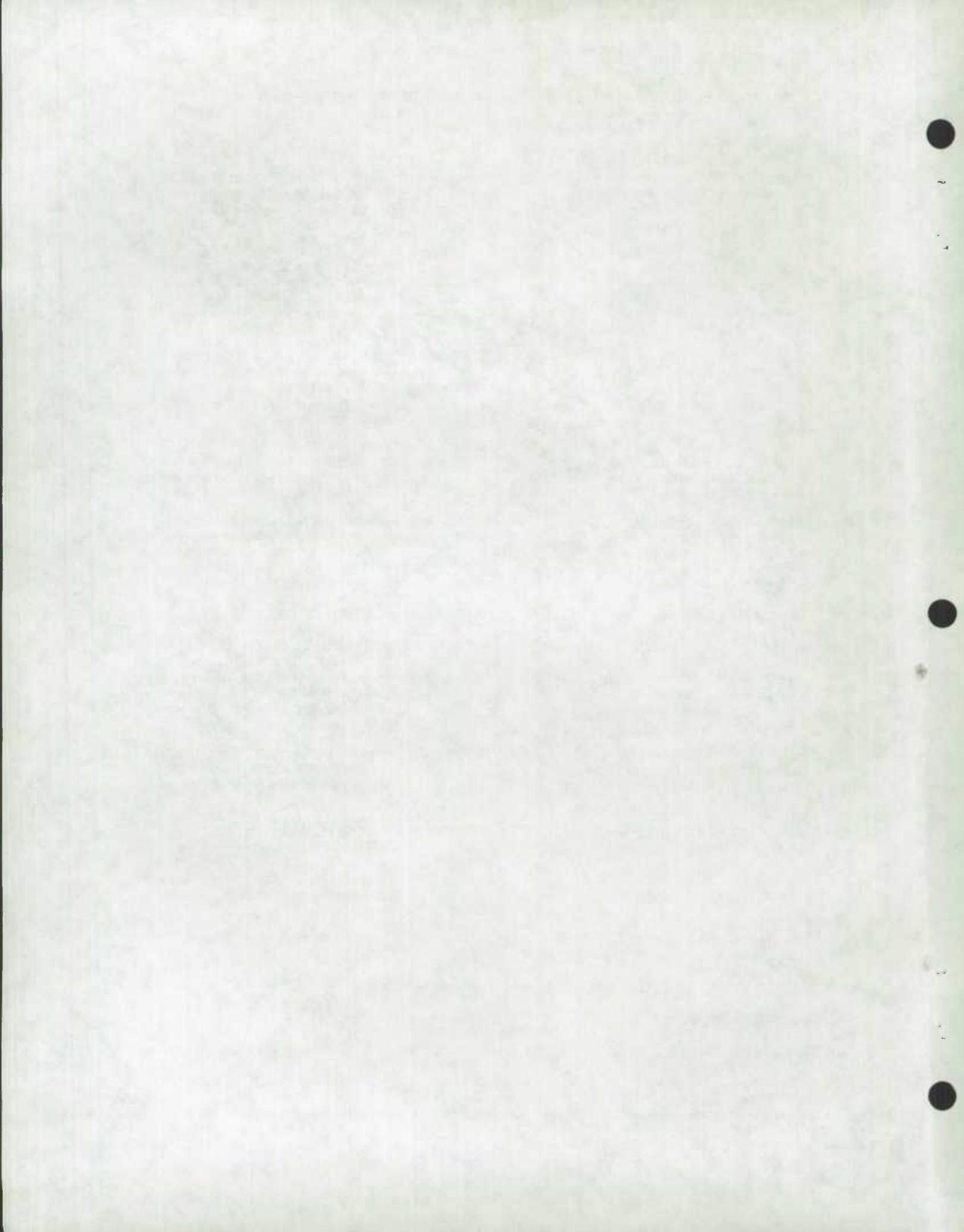
Table des matières – suite

Table of Contents – Concluded

		Page
Table 6.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7	Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III	CIVIL AVIATION	
SECTION 7	AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1	Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	37
Table 7.2	Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	38
SECTION 8	AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1	Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	39
Table 8.2	Pilot Licences in Force in Canada	39
Notes to Users		
Methodology and Data Limitations		40
Factors Which May Have Influenced the Data		46
Glossary		48
Publications Available from the Transportation Division		54

Table des matières – fin

		Page
Tableau 6.3	Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	31
Tableau 6.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	32
Tableau 6.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	33
Tableau 6.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	34
Tableau 6.7	Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	35
PARTIE III	AVIATION CIVILE	
SECTION 7	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1	Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	37
Tableau 7.2	Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	38
SECTION 8	AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1	Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	39
Tableau 8.2	Licences de pilote en vigueur au Canada	39
Notes aux utilisateurs		
Méthodes et restrictions		40
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données		46
Glossaire		50
Publications disponibles à la Division des transports		54



Highlights

- In 1988, licensed Canadian commercial air carriers reported a net income of \$121.2 million. Although this was a decrease of 28.4% or \$47.1 million from the \$169.3 million reported in 1987, it represents the second highest figure reported in the 1980's.
- The operating income reported by these carriers in 1988 dropped by 27.6%, or \$100.0 million, from \$362.8 million to \$262.8 million, a figure which is also the second highest reported in the 1980's. Non-operating losses decreased by 19.0% (\$19.5 million), and provisions for taxes decreased by 35.7% (\$32.4 million), to partially offset the substantial decrease in operating income.

Financial Statistics – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987-1988

Year	Number of carriers	Operating revenues	Operating income (loss)	Net income (loss)
Année	Nombre de transporteurs	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
		(\$'000,000)	(\$'000,000)	(\$'000,000)
1987	275	6 274	363	169
1988	263	7 136	263	121

- The \$100.0 million decrease in operating income in the industry occurred as Canadian air carriers reported operating revenues of \$7.1 billion in 1988, a 13.7% or \$862.2 million increase, surpassing the \$7 billion mark for the first time.
- Collectively, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair reported a decrease of \$98.8 million in operating income in 1988. Although 1988 was characterized by substantial increases in operations reported by Canadian air carriers, including the three Level I carriers, it was also a year in which a highly competitive environment prevailed. Competition was particularly evident among the Level I carriers. The use of discount fares employed by these carriers, notably on domestic unit toll services, resulted in substantial increases in the industry's level of operations.
- On unit toll services, Wardair increased its hours flown, passengers and passenger-kilometres by 103.0%, 78.2% and 53.5%, respectively, in 1988, while also increasing its volume of operations on charter services. This was accomplished by the

Faits saillants

- En 1988, les transporteurs aériens canadiens licenciés ont déclaré un revenu net de \$121.2 millions. Bien que cela représentait une diminution de 28.4% ou \$47.1 millions du montant de \$169.3 millions déclaré en 1987, le montant déclaré pour 1988 est le deuxième plus haut en importance pour les années '80.
- Les revenus d'exploitation déclarés en 1988 par ces transporteurs ont connu une baisse de 27.6% ou \$100.0 millions passant de \$362.8 millions à \$262.8 millions, chiffre qui était lui aussi le deuxième plus haut en importance pour les années '80. Les pertes autres que d'exploitation et les provisions sur le revenu ont diminué respectivement de 19.0% ou \$19.5 millions et de 35.7% ou \$32.4 millions pour compenser partiellement les baisses considérables au niveau des revenus d'exploitation.

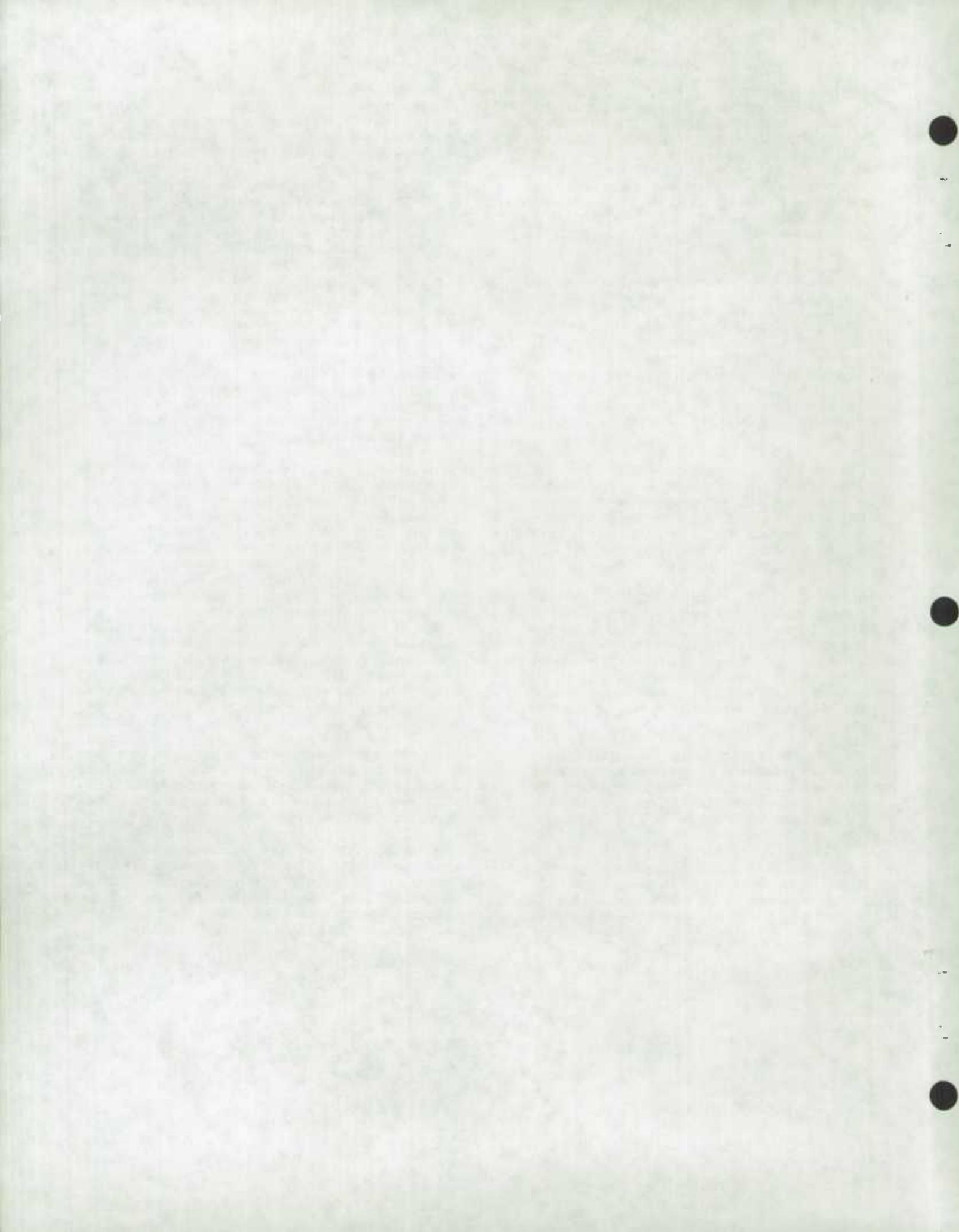
Statistiques financières – Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-IV, 1987-1988

- Pendant qu'une baisse de \$100.0 millions était déclarée pour le revenu d'exploitation, les transporteurs aériens canadiens déclaraient pour 1988 des recettes d'exploitation de l'ordre de \$7.1 milliards, soit une augmentation de 13.7% ou \$862.2 millions surpassant ainsi les \$7.0 milliards pour la première fois.
- Ensemble pour 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair ont déclaré une diminution de \$98.8 millions pour les revenus d'exploitation. Bien que 1988 fût une année caractérisée par une augmentation considérable des revenus pour tous les transporteurs canadiens incluant les transporteurs de niveau I, elle fût aussi caractérisée par un environnement très compétitif. Cette compétition fut particulièrement évidente pour les transporteurs de niveau I qui ont utilisé notamment les tarifs réduits pour les services à taxe unitaire et qui a eu pour résultat d'augmenter considérablement les opérations au niveau de l'industrie.
- Dans le secteur des services à taxe unitaire, Wardair en 1988 a augmenté de 103.0%, 78.2% et de 53.5% respectivement ses heures de vol, passagers et passagers-kilomètres en même temps qu'il augmentait son volume d'opération pour les services d'affrètement. Ceci fut

addition of 12 new Airbus A310's to its fleet between December, 1987 and September, 1988. Wardair focused its additional capacity on domestic and transatlantic scheduled services, competing heavily with Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Although this resulted in a 57.8% increase in unit toll passenger revenues, and a 33.2% increase in total operating revenues, Wardair experienced an operating loss of \$21.3 million in 1988, after reporting an operating income of \$15.3 million in 1987. Wardair's aircraft operations expenses rose by 63.5% in 1988. In the non-operating income (expense) category, interest expenses increased from \$13.0 million to \$59.3 million, as Wardair's long term debt rose from \$230.4 million to \$675.6 million, contributing to the carrier's net loss of \$18.7 million.

- Although Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. both reported increases in their unit toll passenger operations in 1988, the increases did not keep pace with the rest of the industry. These two carriers reported increases in unit toll passenger-kilometres of 8.8% and 15.8% respectively, while the rest of the industry reported a 54.1% increase, over 1987.
 - Air Canada reported a 6.8% increase in unit toll passenger revenues and a 6.1% increase in total operating revenues, in 1988. This was partially due to increased operations, stimulated by the intense competition in the industry, but it also reflects the level of 1987 operations which were lower than expected due to the labour dispute at Air Canada late in 1987. Air Canada's operating income increased by 32.3% or \$34.9 million in 1988, however this was partially due to a change in Air Canada's depreciation policy. Air Canada reported a drop in its depreciation expense of \$51.3 million, in 1988. In the non-operating income (expense) category, Air Canada reported an increase of \$42.6 million in capital gains, due largely to the sale of several aircraft. Air Canada's net income increased by 108.9%, from \$45.7 million in 1987 to \$95.5 million in 1988.
 - Canadian Airlines International Ltd. reported a decrease in operating income, from \$135.5 million in 1987, to \$38.4 million in 1988. Canadian's unit toll passenger revenues, accounting for the majority of their revenues, increased by 18.9%, while total operating expenses increased by 22.8%, in the highly competitive markets served by the Level I air carriers in 1988.
- rendu possible grâce à l'ajout de 12 aéronefs Airbus A310 à sa flotte entre décembre 1987 et septembre 1988. Wardair a misé sur la capacité additionnelle pour faire une rude compétition à Air Canada et aux Lignes aériennes Canadien International Ltée dans les services réguliers intérieurs et transatlantiques. Bien qu'il en ait résulté une augmentation de 57.8% au niveau des recettes-passagers pour les services à taxe unitaire et une augmentation de 33.2% pour le total des recettes d'exploitation, Wardair a quand même déclaré une perte d'exploitation de \$21.3 millions en 1988, après avoir déclaré un revenu d'exploitation de \$15.3 millions en 1987. Il est important de souligner aussi que les dépenses d'exploitation concernant ses aéronefs ont augmenté de 63.5% en 1988. Dans la section revenus (dépenses) hors exploitation, les intérêts versés ont grimpé de \$13.0 millions à \$59.3 millions et les dettes de Wardair ont augmenté de \$230.4 millions à \$675.6 millions contribuant ainsi à la perte nette du transporteur de \$18.7 millions.
- Quoiqu'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée aient déclaré toutes deux des augmentations en 1988 pour l'exploitation des services à taxe unitaire de passagers, ces augmentations n'ont pas suffi à maintenir le rythme avec le reste de l'industrie. Ces deux compagnies ont déclaré respectivement des hausses de 8.8% et 15.8% pour les passagers-kilomètres tandis que le reste de l'industrie déclarait une hausse de 54.1% par rapport à 1987.
 - En 1988, la compagnie Air Canada a déclaré une augmentation de 6.8% pour ses recettes-passagers dans la catégorie des services à taxe unitaire et une hausse de 6.1% pour ses recettes d'exploitation totales. Ceci est dû partiellement à la hausse des opérations, stimulées par une compétition accrue dans l'industrie. Il faut garder à l'esprit dans l'interprétation de ces augmentations qu'Air Canada a vu ses activités chuter en 1987 à cause d'un conflit de travail de la main-d'oeuvre à la fin de l'année. En 1988, le revenu d'exploitation d'Air Canada s'est accru de 32.3% ou \$34.9 millions; cette hausse s'explique par un changement de politique concernant la dépréciation. Une baisse de \$51.3 millions pour les dépenses de dépréciation était enregistrée pour 1988. Dans la section revenus (dépenses) hors exploitation, les gains de capital ont augmenté de \$42.6 millions causes par la vente de plusieurs aéronefs. Par ailleurs, les recettes nettes d'Air Canada ont augmenté de 108.9% passant de \$45.7 millions en 1987 à \$95.5 millions en 1988.
 - La compagnie les Lignes aériennes Canadien International Ltée a déclaré une diminution de son revenu d'exploitation qui est passé de \$135.5 millions en 1987 à \$38.4 millions en 1988. Pour cette compagnie, la majorité des recettes générées sont au niveau des recettes-passagers pour les services à taxe unitaire qui ont connu une hausse de 18.9% alors que le total des dépenses d'exploitation augmentait de 22.8%. Ces hausses s'inscrivent dans les marchés fortement concurrentiels desservis par les transporteurs aériens de niveau I en 1988.

- One of the major developments in 1987 and 1988 was the process whereby Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. created a network of affiliate carriers to connect their unit toll transcontinental services with the regional and local unit toll services of the affiliates. As the networks of Air Canada and Canadian were completed in 1988, they grew by 40.4% and 41.3%, respectively, over 1987, in terms of passenger-kilometres flown on unit toll routes.
- Another major development in 1988 was the increase in the number of Canadian air carriers with operations primarily focused on the international passenger charter market, using large jet aircraft. The number of carriers, other than Level I carriers, which performed these operations rose from five in 1987 to ten in 1988. The number of charter passengers carried by these air carriers increased by 29.6% to 1.6 million, while their fleet increased in size from 13 aircraft to 28 aircraft in 1988.
- Compared to a year ago, the 1988 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 10.0% in unadjusted terms, while the discount fare index fell by 3.2%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 5.5% and 1.1%, respectively.
- In 1988, 63.4% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 54.6% in 1987. The main factor explaining this increase was due to the highly competitive environment among the three major carriers to increase their market share of scheduled passenger traffic. For the international markets, over two out of every three (69.2%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the utilization of discount fares in 1988 was apparent in all provinces and territories. Quebec and Ontario with respective gains of 13.9 and 11.4 percentage points compared to 1987, posted the largest increases.
- In 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, up 1.7% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$315, an increase of 3.1% relative to a year earlier.
- Un des développements majeurs en 1987 et 1988 a été le processus déployé par les compagnies Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée pour permettre la création de réseaux d'affiliés afin d'établir des liaisons entre leurs services à taxe unitaire transcontinentaux et les services à taxe unitaire locaux et régionaux de leurs affiliés. La création des réseaux d'Air Canada et de Canadian ayant été complétée en 1988, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes à taxe unitaire s'est accru de 40.4% et de 41.3% respectivement, par rapport à 1987.
- Un autre développement majeur en 1988 fut l'augmentation du nombre de transporteurs aériens canadiens dont les opérations étaient principalement dirigées vers le marché international d'affrètement de passagers, utilisant de gros aéronefs à réaction. En excluant les transporteurs de niveau I, le nombre de transporteurs à exercer ce genre d'activité passait de cinq en 1987 à dix en 1988. Le nombre de passagers transportés par ces transporteurs augmentait de 29.6% atteignant 1.6 millions alors que la flotte passait de 13 aéronefs à 28 en 1988.
- 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 10.0% en 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 3.2%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 5.5% et 1.1% respectivement.
- En 1988, 63.4% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 54.6% en 1987. Le principal facteur expliquant cette hausse est l'environnement fortement compétitif qui existe entre les trois principaux transporteurs pour accroître leur part du marché du trafic de passagers des services à horaire fixe. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (69.2%) 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 en 1988. Le Québec et l'Ontario avec des gains respectifs de 13.9 et 11.4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à 1987.
- En 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$149, en hausse de 1.7% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$315, en hausse de 3.1% 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 annual publication also presents, for the first time, data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation**, provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year. In addition, the 1987 data that appear in sections 1, 2, 3, 4 and 5 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 formulaires 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 annuelle présente également, pour la première fois, des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3, 4 et 5 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Unit Toll Market

Since Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, one of the most significant developments in the Canadian aviation industry has been the creation of a hub and spoke system for scheduled passenger traffic in the domestic market and to a lesser degree, in the transborder market. To accomplish this, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. created an affiliate network of connector carriers. In some cases they established equity in carriers which had previously operated independently, and in other cases they formed new carriers to complete their networks. One agreement is based solely on a marketing arrangement, with no ownership by the major carrier.

Although some affiliate arrangements had existed before 1987, the years 1987 and 1988 were most significant in the development of these agreements. For the purpose of presenting data for the networks in these years, all carriers which can be treated as affiliates at any point in a given year, will be treated as connectors throughout the year. This will include Canadian carriers who were partially owned by either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd., or were involved in a complete marketing agreement with the major carrier, or were involved in a marketing arrangement which eventually led to full affiliate status.

Therefore, for Air Canada, in 1987, the group includes six carriers: AirBC, Air Ontario, Air Nova, Commuter Express (a division of Soundair Corporation), Austin Airways, and Northwest Territorial Airways. By 1988, the operations of Austin Airways had been merged with Air Ontario. Early in 1988, Commuter Express was renamed Air Toronto, and a new Air Canada affiliate carrier, Air Alliance, was formed.

For Canadian Airlines International Ltd., in 1987, data reported by the following eight carriers are included: Air Atlantic, Calm Air, Quebec Aviation Ltd., Nordair Metro, Norcanair, Ontario Express, Quebecair and Time Air. In 1988 Nordair Metro and Quebec Aviation Ltd. reported as Lignes Aériennes Inter-Québec, while Time Air reported for the merged operations of Time Air and Norcanair.

Table 1 below presents the total unit toll operations of the affiliate networks, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., the two families (which by definition includes a major carrier and its affiliates), Wardair and the other carriers which made up the unit toll passenger market, for the years 1987 and 1988.

Although the operations of several affiliate carriers were merged by 1988, there was a substantial amount of growth in both networks. This came about due to the creation of new carriers as well as growth in existing affiliates.

Études spéciales

Transporteurs majeurs, transporteurs affiliés et le marché des services à taxe unitaire

Depuis que Transports Canada a annoncé en 1984, une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien, un des développements le plus marquant dans l'industrie aérienne canadienne est sans contredit la création des réseaux de service en étoile dans le marché intérieur et, dans une moindre mesure, dans le marché transfrontalier au niveau du trafic de passagers des services réguliers. Pour accomplir ceci, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont mis sur pied un réseau de transporteurs affiliés. Dans certains des cas, ils ont eu à instaurer une équité pour les transporteurs qui opéraient auparavant indépendamment et pour les autres cas, ils ont eu à former de nouveaux transporteurs pour compléter leurs réseaux. Un accord est fondé uniquement sur une entente de marketing sans que le transporteur majeur en soit le propriétaire.

Quoique certaines ententes pour les affiliations existaient avant 1987, ce sont les années 1987 et 1988 qui ont été les plus importantes dans le développement de ces accords. Afin de présenter les données des réseaux pour ces deux années, il a été convenu que tous les transporteurs qui étaient affiliés dans une de ces deux années seraient considérés comme transporteurs d'apports pour toute l'année. Ceci inclura les transporteurs canadiens ayant appartenu partiellement soit à Air Canada, soit aux Lignes aériennes Canadien International Ltée ou ayant été impliqué dans un accord complet de marketing avec le transporteur majeur ou dans une entente de marketing qui les a amene éventuellement à avoir le plein statut d'affiliés.

En 1987, le groupe d'affiliés pour Air Canada se composait de six transporteurs: AirBC, Air Ontario, Air Nova, Commuter Express (une division de la société Soundair), Austin Airways et Northwest Territorial Airways. En 1988, les opérations d'Austin Airways ont été fusionnées avec celles d'Air Toronto. Au début de 1988, Commuter Express était connu dorénavant sous le nom Air Toronto et un nouvel affilié voyait le jour sous le nom d'Air Alliance.

En 1987, le groupe d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se composait de huit transporteurs: Air Atlantic, Calm Air, Québec Aviation Ltée, Nordair Métro, Norcanair, Ontario Express, Québecair et Time Air. En 1988, Nordair Métro et Québec Aviation Ltée déclaraient sous le nom les Lignes Aériennes Inter-Québec, tandis que Time Air déclarait les opérations fusionnées de Time Air et Norcanair.

Le tableau 1 ci-dessous présente le total des opérations pour les services à taxe unitaire du réseau d'affiliés d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien International Ltée, les deux groupes (qui par définition inclus le transporteur majeur et ses affiliés), Wardair et les autres transporteurs qui occupaient le marché des passagers pour les services à taxe unitaire au cours des années 1987 et 1988.

Bien que les opérations de plusieurs transporteurs affiliés aient été fusionnées par 1988, une croissance substantielle a été enregistrée dans les deux réseaux, s'expliquant par la création de nouveaux transporteurs ainsi que par la croissance des transporteurs affiliés.

Table 1

**Unit Toll Operations of Canadian Air Carriers –
1988**

	'000	Passengers Passagers		Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Hours flown Heures de vol	
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	'000	2 282	25.1	853 797	40.4 ✓	132	18.8
Market share – Part du marché	(%)	7.6	0.8	1.8	0.3	11.3	-0.3
Canadian Airlines affiliates – Affiliés de Canadian	'000	2 541	40.4	923 358	41.3 ✓	160	72.4
Market share – Part du marché	(%)	8.4	1.7	1.9	0.3	13.7	4.0
Air Canada	'000	13 680	8.9	22 810 591	8.8	342	7.3
Market share – Part du marché	(%)	45.3	-1.6	46.8	-3.6	29.2	-4.0
Canadian	'000	8 814	3.6	17 924 523	15.8	282	14.8
Market share – Part du marché	(%)	29.2	-2.5	36.8	-0.4	24.1	-1.5
Air Canada family – Groupe Air Canada	'000	15 961	11.0	23 664 388	9.7	474	10.3
Market share – Part du marché	(%)	52.9	-0.8	48.6	-3.3	40.5	-4.3
Canadian family – Groupe Canadian	'000	11 355	10.1	18 847 881	16.9	443	30.6
Market share – Part du marché	(%)	37.6	-0.9	38.7	-0.1	36.8	1.5
Wardair	'000	1 434	78.2	5 231 871	53.6	47	103.0
Market share - Part du marché	(%)	4.8	1.7	10.7	2.6	4.0	1.6
Other unit toll carriers - Opérations des services à taxe unitaire des autres transporteurs	'000	1 430	11.4	992 890	89.5	207	23.8
Market share - Part du marché	(%)	4.7	-0.1	2.0	0.8	17.7	0.2

Note: The percentage change columns show market share change in percentage points. – Les colonnes variation en pourcentage (%) montrent les variations des parts de marché en points de pourcentage.

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. both reported absolute increases in all categories shown in the above table. However, they experienced decreases in market share held in each category, as their growth did not keep pace with the rest of the industry.

For most categories reported, the increase in the market share of the affiliate networks was minor, although they reported substantially greater growth in percentage terms than the major carriers in their families.

In percentage terms, Wardair reported growth in all categories which was greater than either affiliate network, Air Canada or Canadian Airlines International Ltd.

Figure 1 below shows the absolute gains in unit toll passengers achieved by Canadian air carriers in 1988. Collectively, the two groups of affiliate carriers accounted for 35.1% of this increase.

On domestic operations, Table 2 shows that Wardair and the other unit toll carriers reported substantially higher percentage increases than the two families of unit toll carriers. Wardair was greatly responsible for these increases, as they added 12 new Airbus A310's to their fleet during the period December, 1987 to September, 1988, primarily for use in domestic and transatlantic markets.

Tableau 1

Opérations des services à taxe unitaire des transporteurs aériens canadiens – 1988

	Passengers Passagers		Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Hours flown Heures de vol		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	'000	2 282	25.1	853 797	40.4 ✓	132	18.8
Market share – Part du marché	(%)	7.6	0.8	1.8	0.3	11.3	-0.3
Canadian Airlines affiliates – Affiliés de Canadian	'000	2 541	40.4	923 358	41.3 ✓	160	72.4
Market share – Part du marché	(%)	8.4	1.7	1.9	0.3	13.7	4.0
Air Canada	'000	13 680	8.9	22 810 591	8.8	342	7.3
Market share – Part du marché	(%)	45.3	-1.6	46.8	-3.6	29.2	-4.0
Canadian	'000	8 814	3.6	17 924 523	15.8	282	14.8
Market share – Part du marché	(%)	29.2	-2.5	36.8	-0.4	24.1	-1.5
Air Canada family – Groupe Air Canada	'000	15 961	11.0	23 664 388	9.7	474	10.3
Market share – Part du marché	(%)	52.9	-0.8	48.6	-3.3	40.5	-4.3
Canadian family – Groupe Canadian	'000	11 355	10.1	18 847 881	16.9	443	30.6
Market share – Part du marché	(%)	37.6	-0.9	38.7	-0.1	36.8	1.5
Wardair	'000	1 434	78.2	5 231 871	53.6	47	103.0
Market share - Part du marché	(%)	4.8	1.7	10.7	2.6	4.0	1.6
Other unit toll carriers - Opérations des services à taxe unitaire des autres transporteurs	'000	1 430	11.4	992 890	89.5	207	23.8
Market share - Part du marché	(%)	4.7	-0.1	2.0	0.8	17.7	0.2

Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont déclaré des augmentations absolues dans toutes les catégories montrées dans le tableau ci-dessus. Cependant, une diminution est remarquée dans les parts du marché pour chaque catégorie démontrant ainsi que leur croissance n'a pas suivi le reste de l'industrie.

Pour la plupart des catégories rapportées, les augmentations des parts du marché pour les réseaux d'affiliés ont été mineures, bien qu'ils aient déclaré une augmentation substantielle en termes de pourcentage par rapport au transporteur majeur de la famille.

En termes de pourcentage, Wardair a déclaré une croissance dans toutes les catégories; celle-ci excédant les hausses enregistrées par les réseaux d'affiliés, Air Canada ou les Lignes aériennes Canadian International Ltée.

La figure 1 ci-dessous montre les gains absolus atteints par les transporteurs aériens canadiens en 1988 au niveau des passagers pour les services à taxe unitaire. Ensemble, ces deux groupes d'affiliés ont représenté 35.1% de cette augmentation.

Pour les opérations intérieures, le tableau 2 démontre que Wardair et les autres transporteurs exploitant des services à taxe unitaire ont déclaré une plus grande augmentation en pourcentage que les deux groupes d'affiliés. Ceci s'explique par le fait que Wardair a ajouté à sa flotte au cours de la période décembre 1987 à septembre 1988, 12 avions Airbus A310 dont l'utilisation principale est destinée aux marchés intérieurs et transatlantiques.

Figure 1

**Absolute Growth in Unit Toll Passengers
Enplaned, 1988**

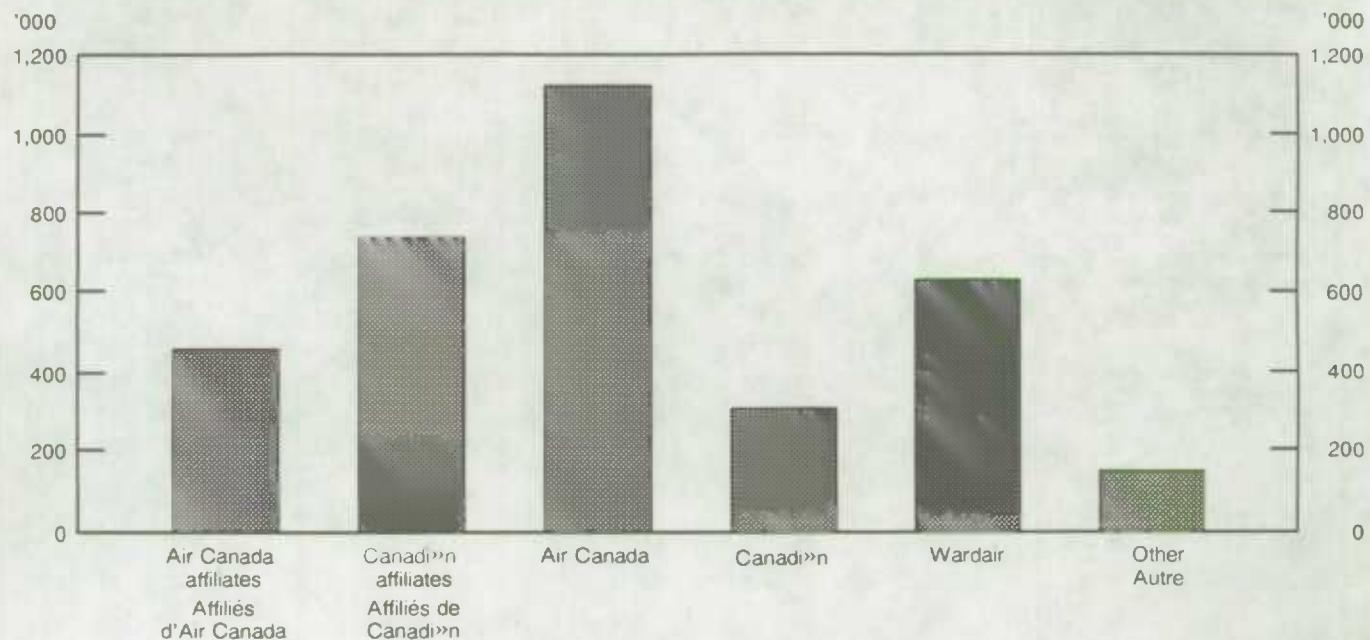


Figure 1

**Croissance absolue du nombre de passagers
embarqués pour les services à taxe unitaire, 1988**

Tableau 2

Domestic Unit Toll Operations of Canadian Air Carriers – 1988

Opérations des services intérieurs à taxe unitaire des transporteurs aériens canadiens – 1988

	'000	Passengers Passagers		Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Hours flown Heures de vol	
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
Families – Groupes			%		%		%
Market share – Part du marché	(%)	21 066	8.7	21 419 281	7.9	692	19.1
Others (including Wardair) – Autres (inclus Wardair)							
Market share – Part du marché	(%)	2 111	29.7	2 670 486	54.7	217	28.5

Note: The percentage change columns show market share change in percentage points. – Les colonnes variation en pourcentage (%) montrent les variations des parts de marché en points de pourcentage.

The International Charter Market

Another one of the major developments in the Canadian aviation industry in the wake of deregulation has been the start up of several Canadian air carriers whose operations are geared solely towards offering international charter services, using large jet aircraft (ie. National Transportation Agency weight group F (which starts at 34 020 kilograms) and above).

Before Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, only two carriers, Wardair and Worldways, fit the above description. The rest of this market was served by the major transcontinental carriers, Air Canada and CP Air, and by regional carriers, Nordair, Pacific Western, Quebecair and Eastern Provincial.

By the end of 1988, after a period of mergers and restructured operations, this market was dominated by the transcontinental carriers which included Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Wardair. Of the regional carriers, only First Air and Quebecair still operated in this market in 1988. Worldways remained as a pure charter carrier operating in international markets between 1983 and 1988.

The major development in this market between 1983 and 1988 was the start up of seven new carriers with operations devoted to charter service to international points using large jet aircraft. These included Nationair, Air Transat, Odyssey International (a division of Soundair corporation), Points of Call Airlines, Minerve Canada, Air 2000 Airlines Ltd. (which was later renamed Canada 3000), and Vacationair. Nationair began operations in late 1984, while Air Transat commenced in late 1987. All the others began service at some point in 1988. Although Nationair began some scheduled services in 1987, it can be viewed as primarily a charter carrier.

The entry of new carriers to this market between 1984 and 1988 has been encouraged by several factors. With the announcement of the "New Canadian Air Policy" in May, 1984, the process of deregulating the Canadian aviation industry had begun. Included in the changes announced at this time were relaxed restrictions concerning financing and aircraft acquisition. These changes meant potential new air carriers would have more flexibility in adapting their fleet requirements to meet market demand.

In 1985, Wardair operated its first scheduled service and began the transition from a charter carrier operating mostly in international markets, to a scheduled carrier, competing heavily on domestic operations. This shift in Wardair's operations signalled an opportunity for new carriers to enter the charter market in the expectation of undercapacity.

Marché de l'affrètement international

Avec la venue de la déréglementation, un autre développement majeur dans l'industrie aérienne canadienne a été enregistré, soit l'amorce de plusieurs compagnies aériennes canadiennes dirigeant leurs opérations uniquement vers des services d'affrètement internationaux en utilisant de gros aéronefs à réaction (c.-à-d. groupe de poids F (commençant à 34 020 kilogrammes) et supérieur selon l'Office national des transports).

Avant que Transports Canada ne fasse part d'une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien en 1984, seulement Wardair et Worldways répondraient à la description ci-dessus. Le reste du marché était desservi par les transporteurs transcontinentaux Air Canada et CP Air et par les transporteurs régionaux Nordair, Pacific Western, Québecair et Eastern Provincial.

À la fin de 1988, suite à la fusion de transporteurs et à une restructuration des opérations, ce marché était dominé par les transporteurs transcontinentaux qui comprenaient Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair. Toujours pour la même année, seulement les compagnies First Air et Québecair exploitaient encore ce marché comme transporteurs régionaux. Worldways est demeuré uniquement un affréteur ayant des opérations sur les marchés internationaux entre 1983 et 1988.

Le changement majeur dans ce marché entre 1983 et 1988 fut le commencement de sept nouveaux transporteurs dont les opérations étaient dirigées vers les services d'affrètement internationaux utilisant de gros aéronefs à réaction. Ces sept transporteurs étaient Nationair, Air Transat, Odyssey International (une division de la société Soundair), Points of Call Airlines, Minerve Canada, Air 2000 Airlines Ltd. (maintenant connu sous le nom Canada 3000) et de Vacationair. Nationair a débuté ses activités à la fin de 1984, tandis qu'Air Transat a débuté pour sa part, vers la fin de 1987. Tous les autres transporteurs ont débuté leurs opérations au cours de la même année soit en 1988. Quoique Nationair ait commencé à exploiter quelques services réguliers en 1987, cette compagnie est considérée principalement comme une compagnie d'affrètement.

L'entrée de nouveaux transporteurs sur ce marché entre 1984 et 1988 a été encouragée par plusieurs facteurs. Avec l'annonce en mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", le processus de la déréglementation dans l'industrie aérienne canadienne a commencé et un contrôle moins sévère concernant le financement et l'acquisition d'aéronefs était inclus dans cette annonce. Ces changements signifiaient que les nouveaux transporteurs potentiels auraient une plus grande flexibilité à ajuster leur flotte afin de rencontrer les exigences du marché.

En 1985, Wardair offrait son premier service régulier. Commençait alors pour lui la transition d'un transporteur d'affrètement qui exploitait en grande partie sur les marchés internationaux vers celui offrant un service régulier, faisant ainsi une grande concurrence aux transporteurs desservant les marchés intérieurs. Ce changement a permis à de nouveaux transporteurs d'entrer sur le marché de l'affrètement pour combler le manque anticipé suite à la nouvelle orientation de Wardair.

In 1988, independent tour operators cited the lack of available aircraft offered by the three major carriers for use on international charter flights as reason for considering the start up of their own air carriers. In addition to availability, the tour operators noted that with their own air carrier operations, they would be able to choose the aircraft size that met their needs, an option that was not always available with the existing carriers.

Finally, the strong performance of the domestic economy and a general increase in worldwide travel which occurred in the latter half of the 1980's provided a strong base for the start up of new operations. As can be seen in Table 3 below, there has been a substantial increase in the total operations performed by Canadian air carriers in the international charter market, using large jet aircraft, between the years 1983 to 1988.

Table 3

International Charter Market, Jet Aircraft (Weight Group F and Above), 1983, 1988

	1983	1988	Change 1988/1983 Variation
Hours flown - Heures de vol	72 136	105 641	46.4
Passengers - Passagers	3 004 333	4 309 620	43.4
Passenger revenue - Recettes-passagers (\$)	430 553 576	652 676 407	51.6

Table 4 below gives a breakdown of this market between the transcontinental carriers and all others in 1987 and 1988. The three transcontinental carriers, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair still performed the majority of operations, however, their share of the market decreased as the operations of the pure charter carriers expanded. For the purpose of this table, regional carriers Quebecair and First Air are included with the charter carriers under the heading "Other Carriers". In 1987, the pure charter carriers included Air Transat, Nationair and Worldways, while in 1988 Air 2000, Minerve Canada, Odyssey International, Points of Call and Vacationair are included.

Table 5 shows the fleet of the pure charter carriers as reported to the Aviation Statistics Centre, as of January 15, 1987 and January 15, 1989. The January 15, 1989 fleet data for these carriers is used to represent the year-end data for 1988. All aircraft in service as of January 15, 1989 were also in service in December, 1988. The data in Table 5 does not contain the fleet of Quebecair and First Air, whose aircraft were not used primarily for international charter operations.

En 1988, les opérateurs indépendants de voyage ont mentionné un manque d'aéronefs disponibles offerts par les trois principaux transporteurs pour les vols d'affrètement internationaux et c'est pourquoi ils ont considéré à ouvrir leur propre compagnie d'aviation. En plus de la disponibilité, ces opérateurs ont dénoté qu'avec leurs propres compagnies, ils seraient en mesure de choisir selon leurs besoins la grosseur de l'aéronef, une option qui n'était pas toujours disponible avec les transporteurs existants.

Finalement, la solide performance de l'économie intérieure et l'intérêt général démontré aux voyages internationaux dans la seconde partie des années 1980 a fourni une bonne base pour le commencement de nouvelles opérations. Comme on peut le constater au tableau 3 ci-dessous, entre 1983 et 1988, il y a eu une augmentation considérable du total des opérations effectuées par les transporteurs aériens canadiens sur le marché de l'affrètement international utilisant de gros aéronefs à réaction.

Tableau 3

Marché international de l'affrètement, aéronefs à réaction (groupe de poids F et au-dessus), 1983, 1988

	1983	1988	Change 1988/1983 Variation
Hours flown - Heures de vol	72 136	105 641	46.4
Passengers - Passagers	3 004 333	4 309 620	43.4
Passenger revenue - Recettes-passagers (\$)	430 553 576	652 676 407	51.6

Le tableau 4 ci-dessous donne la répartition entre les transporteurs transcontinentaux et les autres pour les périodes 1987 et 1988. Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International et Wardair en ont opéré la majeure partie, cependant, leurs parts du marché ont diminué en comparaison à l'expansion des parts du marché des transporteurs effectuant seulement des vols d'affrètement. Pour l'étude de ce tableau, les transporteurs régionaux Québecair et First Air sont inclus dans la catégorie "Autres transporteurs". En 1987, les transporteurs qui effectuaient uniquement des vols d'affrètement étaient: Air Transat, Nationair et Worldways tandis qu'en 1988, les transporteurs Air 2000, Minerve Canada, Odyssey International, Points of Call Airlines et Vacationair étaient inclus.

Le tableau 5 montre la flotte utilisée par les transporteurs faisant seulement de l'affrètement et qui a été déclarée au Centre des statistiques de l'aviation pour les périodes du 15 janvier 1987 et 1989. Les données utilisées pour représenter la fin de l'année 1988 sont en date du 15 janvier 1989 et les aéronefs mentionnés étaient en service en décembre 1988. Les données du présent tableau ne comprennent pas la flotte de Québecair et First Air, leurs aéronefs n'étant pas utilisés principalement pour des opérations d'affrètement internationales.

Table 4

International Charter Market, Jet Aircraft (Weight Group F and Above), by Select Groups, 1987, 1988

	Transcontinental carriers		Change	Other carriers		Change
	Transporteurs transcontinentaux			Autres transporteurs		
	1987	1988	%	1987	1988	%
Number of carriers - Nombre de transporteurs	3	3	-	5	10	100.0
Hours flown - Heures de vol	59 616	65 496	9.9	31 032	40 145	29.4
Passengers - Passagers ('000)	2 562	2 654	3.6	1 278	1 656	29.6
Market share - Part du marché	66.7	61.6	...	33.3	38.4	...
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres ('000,000)	..	8 086	...	..	5 989	...
Market share - Part du marché	...	57.5	...	...	42.6	...
Passenger revenue - Recettes-passagers (\$'000,000)	380	384	1.1	212	269	26.7
Market share - Part du marché	64.2	58.9	...	35.8	41.2	...

As can be seen in the table below, the number of large jet aircraft in the service of pure charter carriers at the end of 1988, is more than double the number in service at the beginning of 1987. Although several of these aircraft came into service late in 1988, and some operated for only a few weeks, this table shows the increase in capacity which was created during this period, a trend which continued throughout the rest of 1989.

Table 5

Fleets of the International Charter Carriers, 1987, 1988

Aircraft type	1987	1988	Change 1988/1987 Variation
Type d'aéronef			%
Boeing 737	-	2	...
Boeing 757	-	4	...
Lockheed L1011	2	6	200.0
McDonnell Douglas DC-8	11	16	45.4
Total	13	28	115.4

Tableau 4

Marché international de l'affrètement, aéronefs à réaction (groupe de poids F et au-dessus), par groupe sélectionnée, 1987, 1988

	Transcontinental carriers		Change	Other carriers		Change
	Transporteurs transcontinentaux			Autres transporteurs		
	1987	1988	%	1987	1988	%
Number of carriers - Nombre de transporteurs	3	3	-	5	10	100.0
Hours flown - Heures de vol	59 616	65 496	9.9	31 032	40 145	29.4
Passengers - Passagers ('000)	2 562	2 654	3.6	1 278	1 656	29.6
Market share - Part du marché	66.7	61.6	...	33.3	38.4	...
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres ('000,000)	..	8 086	...	..	5 989	...
Market share - Part du marché	...	57.5	...	...	42.6	...
Passenger revenue - Recettes-passagers (\$'000,000)	380	384	1.1	212	269	26.7
Market share - Part du marché	64.2	58.9	...	35.8	41.2	...

Tel qu'il est montré dans le tableau ci-dessous, le nombre de gros aéronefs à réaction à la fin de 1988 a doublé par rapport au nombre enregistré au début de 1987. Bien que plusieurs de ces aéronefs aient commencé leurs services à la fin de 1988 et que quelques-uns aient opéré seulement des vols pour quelques semaines, ce tableau montre l'augmentation de la capacité qui a été créée durant cette période. Cette tendance s'est poursuivie tout au long de l'année 1989.

Tableau 5

Flottes des transporteurs d'affrètement internationaux 1987, 1988

A Look at Air Fare Indexes in Canada

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

Figure 2 shows that in 1988, the "air fare index – all fares" for domestic scheduled services operated by Level I carriers continued to creep upwards and reached 125.7. This represents an increase of 4.1% compared to 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+10.0%), to average 137.6. This rise was slightly offset by the discount fares as they eased by 3.2% in 1988 over 1987, posting their first decline after four consecutive increases³.

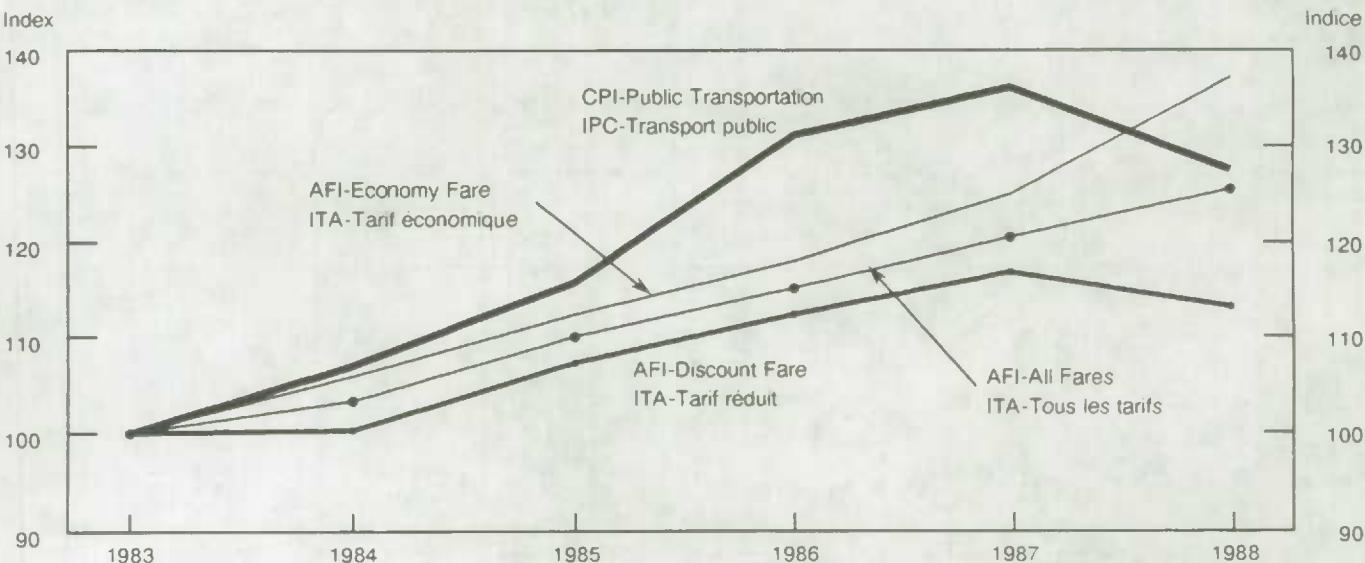
¹ For the methodology for these indexes, refer to the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* (Catalogue No. 51-002).

² Includes business class fares.

³ Data used to calculate the air fare indexes were derived from the Fare Basis Survey, which was introduced in 1983.

Figure 2

Air Fare Indexes for Domestic Scheduled Services and Public Transportation Index (Not Seasonally Adjusted), 1983-1988



Un examen des indices des tarifs aériens au Canada

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 dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les changements des prix coïncident-ils avec les attentes? Afin d'évaluer ceci, des indices des tarifs aériens furent développés.¹ Ces indices sont présentés dans cette publication.

La figure 2 montre qu'en 1988, "l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs" pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I a continué de se redresser et a atteint 125.7. Ceci représente une hausse de 4.1% par rapport à 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+10.0%), pour s'établir à 137.6. Les tarifs réduits devaient légèrement compenser cette hausse, puisqu'ils ont reculé de 3.2% en 1988 par rapport à 1987, enregistrant leur première baisse après quatre augmentations consécutives³.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* (n° 51-002 au catalogue).

² Comprend la classe affaires.

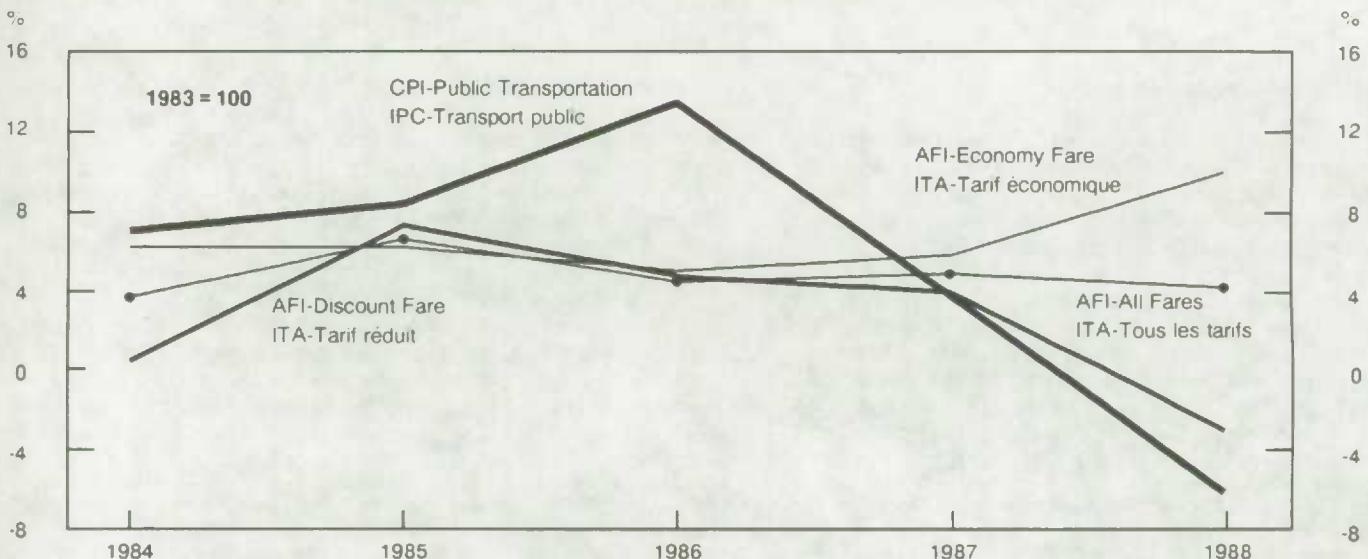
³ Les données qui ont servi à établir les indices des tarifs aériens proviennent de l'Enquête sur la base tarifaire, laquelle fut introduite en 1983.

Figure 2

Indices des tarifs aériens pour les services intérieurs à horaire fixe et indice du transport public (non désaisonnalisés), 1983-1988

Figure 3

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



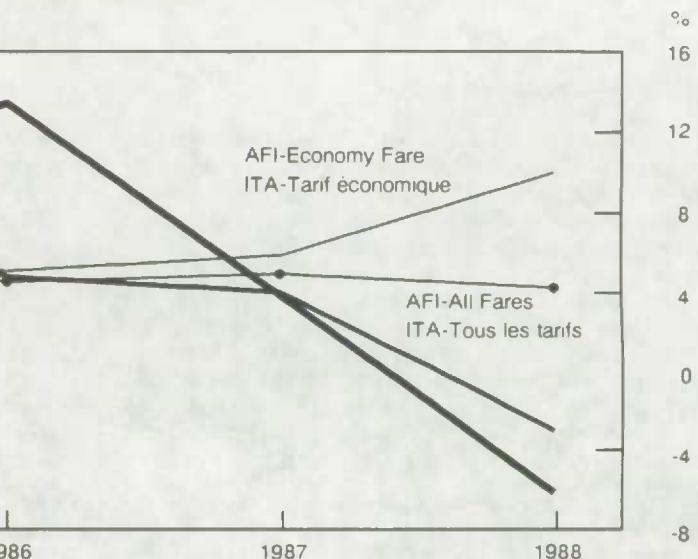
The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Economy fares rose faster in the southern sector (+10.2%) than in the northern sector (+6.6%), where services are still regulated. Also, in 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they dropped by 5.9%, while they retreated by 3.1% in the deregulated zone.

As evidenced by Figure 2, between 1983 and 1988, the price of air transportation services increased at a lower rate than the price of the overall public transportation sector. Over the study period, the "air fare index - all fares" has risen by 25.7% as opposed to a 27.7% increase for public transportation. On a year-to-year basis, all air fare indexes have shown a steady pattern of growth since 1983, with the exception of the 1988 discount fare index which returned to the level recorded in 1986.

The principal factor explaining the increased price discounting in Canada, in 1988 over 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.

Figure 3

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



L'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+10.2%) que dans le secteur nord (+6.6%), où les services sont encore réglementés. Également, 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 5.9% alors qu'ils se sont repliés de 3.1% dans la zone déréglementée.

Tel qu'il est montré à la figure 2, entre 1983 et 1988, le prix des services du transport aérien a augmenté à un rythme plus lent que le prix de l'ensemble des secteurs du transport public. Au cours de la période sous étude, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" a augmenté de 25.7%, comparativement à une augmentation de 27.7% pour le transport public. Sur la base d'une année à l'autre, tous les indices des tarifs aériens ont suivi le même profil de croissance soutenu depuis 1983, à l'exception de l'indice des tarifs réduits de 1988 qui est retourné au niveau observé en 1986.

Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs au Canada, en 1988 par rapport à 1987, peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers.

It is worthwhile to note that since the beginning of the easing of the economic regulation announced in the "New Canadian Air Policy" on May 10, 1984, the public transportation index has exceeded the air fare index in each year. In this regard, the ratio domestic all fares - index to the Consumer Price Index - public transportation has hovered between 0.88 and 0.98.

Yields from a Hub Perspective

Is there any potential relationship between hub categories and yields? What has been the trend in revenue per passenger-kilometre from the point of view of hub categories? These questions will be assessed with the help of the fare basis data.

The table below provides by hub category¹, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers², for each fare type group, in the domestic scheduled market, for the years 1983 to 1988. The data correspond to revenue and passenger-kilometre aggregations over the city-pairs of a hub category.

¹ For a description of the hub categories, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'.

² For the years 1983 to 1986, the following carriers are included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. For 1987 and 1988, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair are included.

Table 6

Yields on Domestic Scheduled Services by Hub Category and Fare Type Group - Level I Air Carriers, 1983-1988

Hub category	1983	1984	1985	1986	1987	1988	Change 1988/1983 Variation	Change 1988/1987 Variation
Catégorie de villes-pivots								
cents								
All fares - Tous les tarifs							%	%
Large-Large/Grand-grand	8.9	9.4	10.1	9.9	10.7	10.2	14.3	-4.8
Large-Medium/Grand-moyen	9.5	9.7	10.1	10.4	11.1	10.7	12.5	-4.0
Large-Small/Grand-petit	11.1	10.9	11.4	11.4	12.4	12.1	9.0	-3.0
Medium-Medium/Moyen-moyen	11.1	11.2	11.7	11.8	12.5	12.0	8.0	-4.5
Medium-Small/Moyen-petit	13.9	13.7	14.3	14.8	15.0	14.8	6.5	-1.3
Small-Small/Petit-petit	14.2	13.0	12.6	14.3	11.8	13.6	-4.4	15.2
Economy - Économique³								
Large-Large/Grand-grand	13.8	14.7	15.3	15.5	16.4	17.7	24.7	8.1
Large-Medium/Grand-moyen	13.4	14.4	15.1	15.9	16.7	18.1	35.0	8.5
Large-Small/Grand-petit	14.8	15.7	16.6	17.3	18.2	19.1	29.2	4.8
Medium-Medium/Moyen-moyen	14.4	15.4	16.3	17.2	18.2	19.3	34.4	5.8
Medium-Small/Moyen-petit	17.3	18.0	19.1	19.9	20.8	21.8	25.8	5.0
Small-Small/Petit-petit	19.3	19.6	18.5	21.1	18.1	22.9	18.7	26.6
Discounted - Réduit								
Large-Large/Grand-grand	5.9	6.4	7.1	7.3	7.5	7.4	25.4	-0.6
Large-Medium/Grand-moyen	6.8	6.8	7.3	7.9	8.1	7.7	14.7	-4.6
Large-Small/Grand-petit	8.3	8.0	8.8	9.1	9.7	9.3	12.7	-3.3
Medium-Medium/Moyen-moyen	7.3	7.3	7.9	8.2	8.1	7.9	7.8	-2.9
Medium-Small/Moyen-petit	10.4	9.9	10.7	11.2	10.6	10.6	2.0	-0.6
Small-Small/Petit-petit	11.1	9.8	10.3	11.2	8.5	10.1	-9.1	19.3

³ Includes business class fares.

³ Comprend la classe affaires.

Il vaut la peine de souligner que depuis que la réglementation économique a été allégée avec l'annonce le 10 mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", l'indice du transport public a dépassé l'indice des tarifs aériens à chaque année. À cet égard, le rapport entre l'indice des tarifs - tous les tarifs pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation - transport public a oscillé entre 0.88 et 0.98.

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

Existe-t-il une relation potentielle entre les catégories de villes-pivots et les revenus moyens? Quelle a été la tendance dans les recettes par passager-kilomètre du point de vue des catégories de villes-pivots? Ces questions seront évaluées à l'aide de données sur la base tarifaire.

Le tableau ci-dessous présente selon la catégorie de villes-pivots¹, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues², pour chaque groupe tarifaire, dans le marché intérieur à horaire fixe, pour les années 1983 à 1988. Les données sont agrégées pour toutes les recettes et les passagers-kilomètres des paires de villes d'une catégorie de villes-pivots.

¹ Pour une description des catégories de villes-pivots, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

² Pour les années 1983 à 1986, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines. Pour 1987 et 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair étaient inclus.

Tableau 6

Les revenus moyens des services intérieurs à horaire fixe selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens de niveau I, 1983-1988

Hub category	1983	1984	1985	1986	1987	1988	Change 1988/1983 Variation	Change 1988/1987 Variation
Catégorie de villes-pivots								
cents								
All fares - Tous les tarifs							%	%
Large-Large/Grand-grand	8.9	9.4	10.1	9.9	10.7	10.2	14.3	-4.8
Large-Medium/Grand-moyen	9.5	9.7	10.1	10.4	11.1	10.7	12.5	-4.0
Large-Small/Grand-petit	11.1	10.9	11.4	11.4	12.4	12.1	9.0	-3.0
Medium-Medium/Moyen-moyen	11.1	11.2	11.7	11.8	12.5	12.0	8.0	-4.5
Medium-Small/Moyen-petit	13.9	13.7	14.3	14.8	15.0	14.8	6.5	-1.3
Small-Small/Petit-petit	14.2	13.0	12.6	14.3	11.8	13.6	-4.4	15.2
Economy - Économique³								
Large-Large/Grand-grand	13.8	14.7	15.3	15.5	16.4	17.7	24.7	8.1
Large-Medium/Grand-moyen	13.4	14.4	15.1	15.9	16.7	18.1	35.0	8.5
Large-Small/Grand-petit	14.8	15.7	16.6	17.3	18.2	19.1	29.2	4.8
Medium-Medium/Moyen-moyen	14.4	15.4	16.3	17.2	18.2	19.3	34.4	5.8
Medium-Small/Moyen-petit	17.3	18.0	19.1	19.9	20.8	21.8	25.8	5.0
Small-Small/Petit-petit	19.3	19.6	18.5	21.1	18.1	22.9	18.7	26.6
Discounted - Réduit								
Large-Large/Grand-grand	5.9	6.4	7.1	7.3	7.5	7.4	25.4	-0.6
Large-Medium/Grand-moyen	6.8	6.8	7.3	7.9	8.1	7.7	14.7	-4.6
Large-Small/Grand-petit	8.3	8.0	8.8	9.1	9.7	9.3	12.7	-3.3
Medium-Medium/Moyen-moyen	7.3	7.3	7.9	8.2	8.1	7.9	7.8	-2.9
Medium-Small/Moyen-petit	10.4	9.9	10.7	11.2	10.6	10.6	2.0	-0.6
Small-Small/Petit-petit	11.1	9.8	10.3	11.2	8.5	10.1	-9.1	19.3

As can be seen in the above table, over the study period, revenue per passenger-kilometre increases (or stays constant) as the destination hub size (in the hub category 'large-medium', for example, the 'large hub' corresponds to the origin and the 'medium hub' corresponds to the destination) decreases within any given hub category for both all fares and discounted fares. However, the 1983-1985 data for economy fares do not support such a finding. Indeed, the yields for the hub category 'large-medium' are slightly lower than the yields derived for the hub category 'large-large'. Therefore, the data do not show a constant relationship between hub categories and yields.

Table 6 also shows that through the years, the revenue per passenger-kilometre for economy fares have shown a steady pattern of growth for all hub categories, except for 'small-small', while the yields for both all fares and discounted fares have experienced some fluctuations.

Between 1983 and 1988, the yields for the economy fares rose in all hub categories, the gains ranging from 18.7% (from 19.3 cents to 22.9) for the hub category 'small-small' to 35.0% (13.4 cents to 18.1) for the hub category 'large-medium'. For the all fares and discounted fare type groups, the increases in the revenue per passenger-kilometre varied from 6.5% ('medium-small') to 14.3% ('large-large') and from 2.0% ('medium-small') to 25.4% ('large-large'), respectively. The yields derived for travel between small hubs posted declines over the six year period.

Another noteworthy trend in passenger yields on domestic scheduled services is that, in 1988, they were lower than the 1987 levels for all hub categories with the exception of 'small-small', for both all fares and discounted fares. For the economy fares, all hub categories posted substantial increases compared to 1987.

The dilution of yields for the discount fares in five of the six hub categories in 1988 over 1987 can be largely attributed to a decrease in discount fares. The major reason behind this decrease was the 'price war' between the Level I air carriers, which resulted in an increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense.

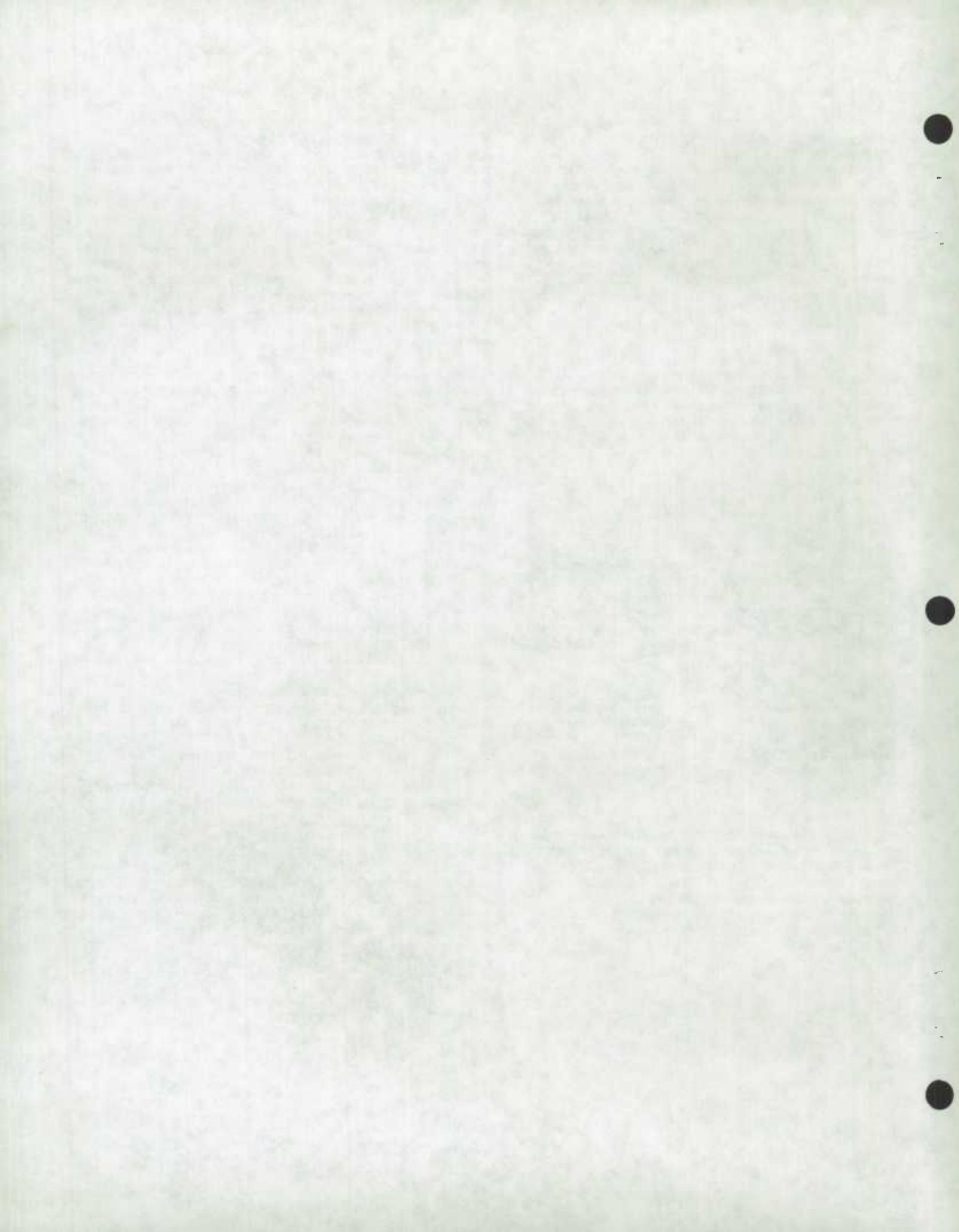
Tel qu'il est montré dans le tableau ci-dessus, au cours de la période sous étude, pour les services impliquant comme origine ou destination des villes d'une catégorie donnée (dans la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen', par exemple, la 'grande ville-pivot' correspond à l'origine et la 'moyenne ville-pivot' correspond à la destination), les recettes par passager-kilomètre augmentent (ou restent stationnaires) lorsque l'autre catégorie impliquée regroupe des villes dont le trafic est inférieur, à la fois pour tous les tarifs et les tarifs réduits. Cependant, les données de 1983-1985 pour les tarifs économiques ne soutiennent plus une telle relation. En effet, les revenus moyens pour la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen' sont légèrement inférieurs aux revenus moyens qui proviennent de la catégorie de villes-pivots 'grand-grand'. Par conséquent, les données ne montrent pas une relation constante entre les catégories de villes-pivots et les revenus moyens.

Le tableau 6 montre également qu'au cours des années, les recettes par passager-kilomètre pour les tarifs économiques ont suivi le même profil de croissance soutenue pour toutes les catégories de villes-pivots, à l'exception de 'petit-petit', alors que les revenus moyens pour tous les tarifs et les tarifs réduits ont enregistré quelques variations.

Entre 1983 et 1988, les revenus moyens pour les tarifs économiques ont augmenté dans toutes les catégories de villes-pivots, les gains oscillant entre 18.7% (de 19.3 cents à 22.9) pour la catégorie de villes-pivots 'petit-petit' et 35.0% (13.4 cents à 18.1) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen'. Pour les groupes tarifaires - tous les tarifs et tarifs réduits, les hausses dans les recettes par passager-kilomètre ont varié entre 6.5% ('moyen-petit') et 14.3% ('grand-grand') et entre 2.0% ('moyen-petit') et 25.4% ('grand-grand'), respectivement. Les revenus moyens provenant des voyages entre les petites villes-pivots ont enregistré des baisses au cours de cette période de six ans.

Une autre tendance qu'il vaut la peine de souligner dans les revenus moyens par passager-kilomètre générés pour l'exploitation des services à horaire fixe est, qu'en 1988, ils étaient inférieurs aux niveaux de 1987 dans toutes les catégories de villes-pivots à l'exception de 'petit-petit', pour tous les tarifs et les tarifs réduits. Pour les tarifs économiques, toutes les catégories de villes-pivots ont enregistré des hausses importantes par rapport à 1987.

La dilution des revenus moyens pour les tarifs réduits dans cinq des six catégories de villes-pivots en 1988 par rapport à 1987 peut être fortement attribuée à une diminution dans les tarifs réduits. Cette baisse s'explique en grande partie par la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I, ce qui a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense.



Section 1
THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1**Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1986-1988**

Section 1
REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1**Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986-1988**

		Year Année	Total	Air Canada
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	1986 1987 1988	.. 0.096 0.095	0.099 0.105 0.103
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	1986 1987 1988	.. 0.420 0.406	0.433 0.405 0.400
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$	1986 1987 1988	.. 0.783 0.783	0.814 0.835 0.830
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	1986 1987 1988	.. 135 253 142 089	121 255 124 025 129 517
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	1986 1987 1988	.. 105.55 102.99	105.15 104.20 105.29
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	1986 1987 1988	.. 137.34 133.90	123.57 126.22 141.53
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	1986 1987 1988	.. 5.23 4.74	5.75 5.82 6.29

		Year Année	Canadian	Wardair
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services à taxe unitaire	\$	1986 1987 1988	.. 0.093 0.096	0.062 0.059 0.061
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$	1986 1987 1988	.. 0.496 0.438	0.259 0.226 0.275
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$	1986 1987 1988	.. 0.817 0.830	0.468 0.493 0.515
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	1986 1987 1988	.. 141 374 148 993	238 259 229 885 214 061
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	1986 1987 1988	.. 107.93 101.83	101.77 104.01 96.12
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	1986 1987 1988	.. 179.45 130.66	115.77 114.79 121.39
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	1986 1987 1988	.. 3.97 3.01	3.67 5.83 3.36

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1988

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1988

		1987	1988	Change Variation
Population of Canada – Population du Canada	'000	25 617.3	25 911.8	1.1
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	11 861.0	12 244.0	3.2
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	364 547.0	393 414.0	7.9
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	14 230.5	15 182.8	6.7
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	...(3)	517.9	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	344.6	371.7	7.9
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	...(3)	626.9	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 031.8	1 029.8	-0.2
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	146.8	149.3	1.7
– International travel – Voyages internationaux	\$	305.2	314.6	3.1
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
– All items – Ensemble		117.9	122.7	4.1
– Transportation – Transports		116.8	119.0	1.9
– Public transportation – Transport public		136.2	127.7	-6.2
Travel price index – Indice des prix des voyages	1983 = 100			
– Canada		121.3	122.9	1.3
– United States – États-Unis		114.1	115.9	1.6
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		120.7	125.7	4.1
– International travel – Voyages internationaux		113.1	114.9	1.6
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
– All industries – Toutes les industries		120.1	125.9	4.8
– Transport industry – Industrie du transport		124.0	132.4	6.8
– Air transportation – Transport aérien		131.0	146.2	11.6
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	%	16.8	17.5	...

(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 year 1986, the per capita trip spending totalled \$426.5 and the average spending per trip, \$536.8. – 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 l'année 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$426.5 et les dépenses moyennes par voyage, \$536.8.

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.

Part I
COMMERCIAL AVIATION
Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
1988

Partie I
AVIATION COMMERCIALE
Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens, 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	97	99	2.1	298	303	1.7
Passengers – Passagers	31 544	34 755	10.2	32 263	36 014	11.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg 581 881	kg 592 642	1.8	kg 605 985	kg 631 264	4.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	.. 62 133 034	..	..	.. 63 860 204	..	..
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	.. 6 213 303	..	..	.. 6 386 020	..	..
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 1 503 014	..	..	.. 1 600 552	..	..
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	.. 7 716 317	..	..	.. 7 986 572	..	..
Hours flown – Heures de vol	1 365	1 506	10.3	1 890	2 073	9.7
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	26 513	29 682	12.0	26 791	30 180	12.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 426 485	kg 471 402	10.5	kg 427 053	kg 471 854	10.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	kg 41 560 824	kg 48 581 031	16.9	kg 41 643 839	kg 48 737 030	17.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 156 082	4 858 103	16.9	4 164 384	4 873 703	17.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 239 261	1 374 009	10.9	1 239 422	1 374 160	10.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 395 343	6 232 112	15.5	5 403 806	6 247 863	15.6
Hours flown – Heures de vol	933	1 103	18.2	959	1 171	22.1
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	5 031	5 073	0.8	5 472	5 834	6.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg 155 396	kg 121 240	-22.0	kg 178 933	kg 159 410	-10.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	.. 13 552 003	..	..	.. 15 123 174	..	..
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	.. 1 355 200	..	..	.. 1 512 317	..	..
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 129 004	..	..	.. 226 392	..	..
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	.. 1 484 205	..	..	.. 1 738 709	..	..
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	422	391	-7.3	619	573	-7.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	10	12	19.0	312	329	5.5
Hours flown: total – Heures de vol: total	432	403	-6.7	931	902	-3.1

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, 1988

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 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	24 524	8.6	5 610	21.6	5 879	16.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 420 442	-3.7	54 386	-3.7	156 437	38.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	24 615 710	...	9 565 340	...	29 679 155	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 461 571	...	956 534	...	2 967 916	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	526 617	...	147 609	...	926 325	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 988 188	...	1 104 143	...	3 894 241	...
Hours flown – Heures de vol	1 665	7.1	177	13.3	231	28.7
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	23 178	10.3	3 647	19.7	3 355	22.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 303 293	3.9	39 362	5.7	129 199	32.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	24 089 767	11.7	5 062 402	11.8	19 584 861	26.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 408 977	11.7	506 240	11.8	1 958 486	26.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	460 153	-3.1	101 262	10.2	812 745	20.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 869 129	9.0	607 503	11.5	2 771 231	24.5
Hours flown – Heures de vol	909	21.2	118	24.2	144	25.6
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 346	-14.5	1 963	25.3	2 524	8.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 117 149	-19.1	15 024	-21.9	27 237	81.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	525 943	...	4 502 938	...	10 094 294	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	52 594	...	450 294	...	1 009 429	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	66 464	...	46 347	...	113 580	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	119 059	...	496 641	...	1 123 010	...
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	446	-12.0	58	11.4	69	15.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	310	4.2	1	-93.8	19	225.3
Hours flown: total – Heures de vol: total	756	-6.0	59	-3.7	88	34.2

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1988**

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
			Variation			%
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	24 516	26 632	8.6	13 075	14 284	9.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 385 873	434 058	12.5	268 603	278 986	3.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	47 805 818	54 121 593	13.2	22 915 779	25 027 673	9.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 780 582	5 412 159	13.2	2 291 578	2 502 767	9.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 281 569	1 409 996	10.0	854 602	863 894	1.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	6 062 151	6 822 155	12.5	3 146 180	3 366 661	7.0
Hours flown – Heures de vol	653	739	13.2	332	355	7.2
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	21 874	23 928	9.4	12 562	13 680	8.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 373 146	422 140	13.1	264 606	275 881	4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	39 858 441	45 966 984	15.3	20 974 508	22 810 591	8.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	57 509 171	66 194 671	15.1	30 069 665	32 298 044	7.4
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 69.31	69.44	...	69.75	70.63	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	3 985 844	4 596 698	15.3	2 097 451	2 281 059	8.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 203 191	1 344 507	11.7	809 644	843 781	4.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 189 035	5 941 205	14.5	2 907 095	3 124 840	7.5
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	8 700 838	10 054 540	15.6	4 821 997	5 197 858	7.8
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 59.64	59.09	...	60.29	60.12	...
Hours flown – Heures de vol	588	671	14.2	319	342	7.3
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	2 642	2 704	2.3	513	604	17.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 12 727	11 918	-6.4	3 997	3 105	-22.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	7 947 377	8 154 608	2.6	1 941 271	2 217 082	14.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	794 738	815 461	2.6	194 127	221 708	14.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	78 378	65 489	-16.4	44 958	20 113	-55.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	873 116	880 950	0.9	239 085	241 821	1.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	65	68	4.2	13	13	3.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères						
Hours flown: total – Heures de vol: total	65	68	4.2	13	13	3.4

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988 – Concluded

Tableau 2.3

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

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
			Variation			Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	9 612	9 844	2.4	1 830	2 504	36.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 95 213	132 689	39.4	22 057	22 383	1.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	17 804 749	20 038 695	12.5	7 085 289	9 055 225	27.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 780 475	2 003 870	12.5	708 529	905 522	27.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	333 967	437 654	31.0	92 999	108 448	16.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 114 442	2 441 523	15.5	801 528	1 013 971	26.5
Hours flown – Heures de vol	282	316	12.1	40	68	72.2
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	8 507	8 814	3.6	805	1 434	78.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 93 078	130 578	40.3	15 462	15 681	1.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 476 565	17 924 523	15.8	3 407 367	5 231 871	53.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	22 409 296	25 936 602	15.7	5 030 210	7 960 026	58.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 69.06	69.11	...	67.74	65.73	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 547 657	1 792 452	15.8	340 737	523 187	53.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	329 058	433 064	31.6	64 488	67 661	4.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 876 715	2 225 516	18.6	405 225	590 849	45.8
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	3 083 218	3 632 088	17.8	795 622	1 224 593	53.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 60.87	61.27	...	50.93	48.25	...
Hours flown – Heures de vol	246	282	14.8	23	47	103.0
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 105	1 030	-6.8	1 025	1 070	4.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 2 135	2 111	-1.1	6 594	6 702	1.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 328 184	2 114 173	-9.2	3 677 922	3 823 353	4.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	232 818	211 417	-9.2	367 792	382 335	4.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	4 909	4 590	-6.5	28 511	40 787	43.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	237 727	216 007	-9.1	396 303	423 122	6.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	36	33	-7.1	17	21	29.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères				-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	36	33	-7.1	17	21	29.2

Table 2.4

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1988**

Tableau 2.4

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1988**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
All services – Tous les services							
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	16	-20.0	80	8.1	204	1.5	
Passengers – Passagers	6 558	14.6	1 566	20.0	1 258	75.0	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 105 168	-22.6	53 416	-11.1	38 622	60.2	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	7 490 368	...	521 073	...	1 727 171	...	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	749 037	...	52 107	...	172 717	...	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	76 408	...	16 610	...	97 538	...	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	825 445	...	68 717	...	270 255	...	
Hours flown – Heures de vol	384	11.7	382	3.7	567	8.0	
Unit toll services – Services à taxe unitaire							
Passengers – Passagers	4 844	18.7	911	63.3	498	79.1	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 36 011	-15.0	13 251	21.0	452	-20.4	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 340 686	50.9	273 361	80.4	155 999	87.9	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	234 069 X	50.9	27 336 X	80.4	15 600 X	87.9	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	25 503 X	-21.7	3 999 X	14.8	151 X	-6.7	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	259 572	38.3	31 335	68.2	15 751	86.1	
Hours flown – Heures de vol	288	21.3	143	32.3	68	163.3	
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers	1 714	4.4	655	-12.4	760	72.3	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 69 157	-26.1	40 165	-18.3	38 170	62.2	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 149 683	...	247 712	...	1 571 172	...	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	514 968 X	...	24 771 X	...	157 117 X	...	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	50 905 X	...	12 610 X	...	97 387 X	...	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	565 873	...	37 382	...	254 505	...	
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	96	-9.8	227	-9.3	183	-7.7	
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	12	19.0	317	5.0	
Hours flown: total – Heures de vol: total	96	-9.8	239	-8.2	499	-	

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

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV, 1988

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1988

	1987	1988	Change
			Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	58	52	-10.3
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	25 423	17 988	-29.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	28	-	-100.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	881	177	-79.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	987	-	-100.0
Quebec – Québec	49 824	51 868	4.1
Ontario	36 279	34 405	-5.2
Manitoba	12 036	13 677	13.6
Saskatchewan	11 548	10 784	-6.6
Alberta	36 500	44 188	21.1
British Columbia – Colombie-Britannique	84 436	103 333	22.4
Yukon	8 323	7 931	-4.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	31 030	25 358	-18.3
Total	297 295	309 709	4.2
International			
Total	14 554	19 277	32.5
	311 849	328 986	5.5

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1988**

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1988**

	1987	1988	Change
	\$'000	\$'000	Variation
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Unit toll services – Services à taxe unitaire	4 831 212	5 564 653	5330
- Passengers – Passagers	..	4 959 896	...
- Goods – Marchandises	..	604 757	...
Charter services – Services d'affrètement	1 132 475	1 244 459	1120
- Passengers – Passagers	..	1 078 773	...
- Goods – Marchandises	..	165 686	...
Other flying services – Autres services aériens	50 189	41 865	-530
Subsidies – Subventions d'exploitation	..	4 285	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	260 279	281 113	8.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	6 274 154	7 136 375	13.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	82 423	126 497	53.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 031 276	2 370 406	16.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	778 120	862 525	10.8
General services and administration – Services généraux et administration	2 689 768	3 207 710	19.3
Depreciation – Dépréciation	329 720	306 442	-7.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 911 307	6 873 580	16.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	362 846	262 796	-27.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	78 476	154 898	97.4
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	49 509	68 268	37.9
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	227 145	274 849	21.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(4 876)	(29 178)	498.4
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(102 700)	(83 168)	-19.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	260 147	179 628	-31.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	90 839	58 405	-35.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	169 308	121 223	-28.4

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1988**

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	4 351 591	4 929 664	13.3	2 532 867	2 692 704	6.3
- Passengers – Passagers	3 845 715	4 384 128	14.0	2 204 845	2 355 473	6.8
- Goods – Marchandises	505 876	545 536	7.8	328 022	337 231	2.8
Charter services – Services d'affrètement	398 045	413 268	3.8	93 471	101 557	8.7
- Passengers – Passagers	371 177	396 235	6.8	83 787	96 361	15.0
- Goods – Marchandises	26 867	17 033	-36.6	9 684	5 196	-46.3
Other flying services – Autres services aériens	12 341	6 229	-49.5	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	162 332	164 168	1.1	58 050	54 864	-5.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	4 924 309	5 513 328	12.0	2 684 388	2 849 125	6.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	48 967	56 748	15.9	33 848	35 084	3.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 458 916	1 690 911	15.9	768 481	799 620	4.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	504 978	562 760	11.4	291 271	328 367	12.7
General services and administration – Services généraux et administration	2 394 710	2 818 602	17.7	1 313 202	1 424 862	8.5
Depreciation – Dépréciation	257 772	224 149	-13.0	169 391	118 057	-30.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	4 665 343	5 353 170	14.7	2 576 193	2 705 990	5.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	258 966	160 158	-38.2	108 195	143 135	32.3
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	69 805	132 753	90.2	29 607	72 217	143.9
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	42 141	63 498	50.7	29 031	30 153	3.9
Interest expenses – Intérêts versés	171 874	217 442	26.5	122 206	103 500	-15.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(14 199)	(32 274)	127.3	14 867	803	-94.6
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(74 128)	(53 465)	-27.9	(48 702)	(328)	-99.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	184 838	106 693	-42.3	59 493	142 807	140.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	76 972	28 795	-62.6	13 764	47 286	243.6
Net income (loss) – Revenu (perte) net	107 866	77 898	-27.8	45 729	95 521	108.9

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988 – Concluded**

Tableau 3.2

**Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 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	1 603 528	1 901 732	18.6	215 196	335 228	55.8
- Passengers – Passagers	1 440 224	1 712 036	18.9	200 645	316 619	57.8
- Goods – Marchandises	163 304	189 696	16.2	14 551	18 609	27.9
Charter services – Services d'affrètement	124 789	125 122	0.3	179 785	186 589	3.8
- Passengers – Passagers	117 601	122 739	4.4	169 789	177 135	4.3
- Goods – Marchandises	7 188	2 383	-66.9	9 996	9 454	-5.4
Other flying services – Autres services aériens	12 341	6 229	-49.5	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	102 712	103 033	0.3	1 570	6 271	299.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 843 370	2 136 115	15.9	396 551	528 088	33.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	13 200	15 010	13.7	1 919	6 654	246.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	553 275	667 087	20.6	137 160	224 204	63.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	167 657	198 950	18.7	46 050	35 443	-23.0
General services and administration – Services généraux et administration	915 394	1 155 199	26.2	166 114	238 541	43.6
Depreciation – Dépréciation	58 371	61 506	5.4	30 010	44 586	48.6
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 707 897	2 097 752	22.8	381 253	549 428	44.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	135 473	38 363	-71.7	15 298	(21 340)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	4 028	3 931	-2.4	36 170	56 605	56.5
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	5 687	26 102	359.0	7 423	7 243	-2.4
Interest expenses – Intérêts versés	36 688	54 633	48.9	12 980	59 309	356.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(25 836)	1 515	...	(3 230)	(34 591)	970.9
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(52 809)	(23 085)	-56.3	27 383	(30 052)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	82 664	15 278	-81.5	42 681	(51 392)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	51 373	14 159	-72.4	11 835	(32 650)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	31 291	1 119	-96.4	30 846	(18 742)	...

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1988**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1988**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	479 363	23.8	106 938	61.3	48 689	86.6
– Passengers – Passagers	439 906	...	87 670	...	48 192	...
– Goods – Marchandises	39 457	...	19 268	...	496	...
Charter services – Services d'affrètement	319 090	3.0	125 070	-2.5	387 032	30.6
– Passengers – Passagers	266 751	...	102 996	...	312 791	...
– Goods – Marchandises	52 339	...	22 074	...	74 241	...
Other flying services – Autres services aériens	498	-90.1	8 575	49.1	26 562	-1.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	3 623	...	637	...	25	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	33 516	41.5	53 060	40.8	30 369	-17.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	836 090	15.2	294 280	23.6	492 677	27.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	12 056	-11.3	8 733	58.6	48 961	240.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	337 581	9.2	139 764	26.3	202 150	32.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	142 007	13.8	61 561	30.6	96 198	-5.0
General services and administration – Services généraux et administration	255 132	33.6	60 032	23.6	73 944	33.1
Depreciation – Dépréciation	44 978	23.9	14 238	...	23 077	-2.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	791 753	17.3	284 328	27.0	444 330	27.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	44 337	-12.9	9 953	-29.4	48 347	24.3
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	12 225	72.4	9 920	160.6	...	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	3 699	-16.0	1 072	7.6	...	...
Interest expenses – Intérêts versés	47 785	66.1	9 622	30.1	...	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	2 072	-41.8	1 024	-42.4	...	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(29 789)	117.3	2 394	...	(2 307)	-83.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	14 548	-60.9	12 347	-7.0	46 040	85.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	9 986	12.1	4 314	17.0	15 311	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	4 562	-83.9	8 033	-16.3	30 729	30.4

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1988**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1988**

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Unit toll services ¹ – Services à taxe unitaire ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	200 584	226 295	12.8
– Passengers – Passagers	..	181 510	...
– Goods – Marchandises	..	44 785	...
Other flying services – Autres services aériens	15 621	11 325	-27.5
Subsidies – Subventions d'exploitation	..	3	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	13 560	11 020	-18.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	229 765	248 643	8.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment –			
Frais d'entretien, biens et équipement au sol	9 115	15 191	66.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	84 822	92 640	9.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	73 184	62 162	-15.1
General services and administration – Services généraux et administration	22 225	37 149	67.2
Depreciation – Dépréciation	14 154	13 101	-7.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	203 500	220 243	8.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation			
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	26 265	28 400	8.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	(1 555)	..	...
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	531	..	...
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	12 306	..	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	(3 417)	..	...
Total non-operating income (expenses), net ³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(16 280)	1 786	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt			
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	9 985	30 186	202.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(605)	10 385	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	10 590	19 800	87.0

¹ Unit toll revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services à taxe unitaire ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988**

	Newfoundland		Prince Edward Island		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve		Île-du-Prince-Edouard		Nouvelle-Écosse ³	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	74 067	47.0	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	71 861	...	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	2 206	...	-	-	x	...
Charter services – Services d'affrètement	26 971	-6.4	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	26 212	...	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	759	...	-	-	x	...
Other flying services – Autres services aériens	4 877	101.8	-	-	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	633	...	-	-	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	687	-83.1	-	-	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	107 234	25.1	-	-	x	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	519	-55.4	-	-	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	42 739	16.9	-	-	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	20 669	19.2	-	-	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	32 395	53.5	-	-	x	...
Depreciation – Dépréciation	5 552	22.3	-	-	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	101 874	26.2	-	-	x	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	5 360	7.6	-	-	x	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	526	...	-	-	x	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	3	-85.9	-	-	x	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	3 414	-32.0	-	-	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	531	-56.8	-	-	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(1 475)	-65.3	-	-	x	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	3 885	428.0	-	-	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 025	...	-	-	x	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	1 860	7.2	-	-	x	...

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

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988 – suite**

	New Brunswick ³		Quebec		Ontario	
	Nouveau- Brunswick ³		Québec		Ontario	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	-	-	139 256	50.8	188 143	23.1
- Passengers – Passagers	-	-	124 234	...	176 208	...
- Goods – Marchandises	-	-	15 021	...	11 935	...
Charter services – Services d'affrètement	958	-49.4	245 454	28.1	246 258	4.0
- Passengers – Passagers	873	...	223 633	...	203 358	...
- Goods – Marchandises	86	...	21 821	...	42 900	...
Other flying services – Autres services aériens	1 058	-33.8	9 527	81.7	6 004	-10.8
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	...	3 625	...	22	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	32	-75.5	56 539	56.4	26 023	25.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 049	-43.5	454 400	39.7	466 450	11.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	75	12.0	35 659	406.2	9 480	-5.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 146	-41.9	195 846	44.1	205 477	11.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	478	-32.4	77 335	18.9	81 228	20.8
General services and administration – Services généraux et administration	262	-63.8	106 915	38.5	114 341	16.6
Depreciation – Dépréciation	61	-69.3	18 779	16.4	27 926	27.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 022	-44.9	434 535	44.2	438 451	15.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation						
	27	...	19 865	-17.1	27 999	-22.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	353	-94.9	15 364	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-100.0	2 260	-27.8	1 873	-30.0
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	-	-100.0	7 966	-6.6	25 303	29.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	-	-100.0	(155)	...	700	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-100.0	(4 279)	...	(14 077)	-13.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt						
	27	-99.6	15 586	-44.3	13 922	-28.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	30	-97.5	4 520	-35.6	9 245	95.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(3)	...	11 066	-47.2	4 677	-68.5

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

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	26 053	0.9	x	...	83 107	106.9
– Passengers – Passagers	17 134	...	x	...	78 677	...
– Goods – Marchandises	8 919	...	x	...	4 430	...
Charter services – Services d'affrètement	32 718	10.6	17 182	-58.2	44 730	12.3
– Passengers – Passagers	23 413	...	11 992	...	30 317	...
– Goods – Marchandises	9 305	...	5 190	...	14 412	...
Other flying services – Autres services aériens	1 050	9.8	170	-66.6	569	-89.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	...	3	...	–	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 974	7.0	1 077	-42.3	5 604	6.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	66 795	6.2	18 431	-57.6	134 011	48.0
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	1 114	30.6	1 220	13.4	456	-2.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	27 210	-0.6	8 594	-54.4	49 634	47.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	16 481	19.7	3 982	-54.4	22 051	18.5
General services and administration – Services généraux et administration	14 863	4.1	2 603	-68.5	37 212	64.2
Depreciation – Dépréciation	3 688	30.7	1 062	-45.9	7 817	4.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	63 355	7.2	17 461	-55.1	117 170	41.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation						
	3 440	-8.8	971	-79.0	16 841	123.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	12	-93.7	901	-31.4	(107)	-83.5
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	77	-45.0	63	-22.8	245	-60.8
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	1 771	-1.1	410	-74.3	5 622	-23.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	688	-2.0	(61)	...	441	-80.8
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(1 034)	31.5	1 145	...	(4 891)	-2.8
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt						
	2 406	-19.4	2 115	-54.4	11 951	376.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	975	-15.7	94	-69.5	5 046	
Net income (loss) – Revenu (perte) net						
	1 431	-21.7	2 022	-53.3	6 905	166.6

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

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	89 459	49.4	x	...	31 814	-16.8
– Passengers – Passagers	83 091	...	x	...	21 825	...
– Goods – Marchandises	6 368	...	x	...	9 989	...
Charter services – Services d'affrètement	174 489	23.3	9 986	7.5	35 537	4.3
– Passengers – Passagers	130 017	...	9 478	...	25 984	...
– Goods – Marchandises	44 471	...	508	...	9 553	...
Other flying services – Autres services aériens	11 668	-21.2	-	-	713	142.7
Subsidies – Subventions d'exploitation						
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3	...	-	...	-	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	16 733	-14.4	455	72.3	2 821	-15.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	17 100	64.4	676	108.8	3 451	66.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	110 411	21.4	4 406	-3.7	34 033	-11.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	60 267	-6.2	1 828	-11.7	15 446	0.5
General services and administration – Services généraux et administration	61 939	65.8	2 625	64.7	15 951	15.4
Depreciation – Dépréciation	12 918	-0.3	472	4.2	4 017	15.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	262 637	21.6	10 008	11.0	72 899	-0.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	29 715	50.4	433	-19.0	(2 014)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	4 603	...	160	-65.1	332	624.5
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	166	-65.5	36	4.7	47	-70.1
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	11 289	22.5	310	-5.4	1 321	-29.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	884	...	-	-100.0	69	-79.2
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(4 382)	-64.1	(112)	...	(596)	-56.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	25 333	235.5	321	-57.6	(2 610)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	8 367	...	100	26.5	(790)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	16 966	135.0	220	-67.5	(1 820)	...

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level III and IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux III et IV.

³ Data for Nova Scotia and New Brunswick have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Unit toll revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services à taxe unitaire ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1988

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1988

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers		Change Variation	Recettes-marchandises		Change Variation
	1987	1988		1987	1988	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur						
Newfoundland - Terre-Neuve	..	124 211	...	..	7 547	...
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	..	4 303	...	..	26	...
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	..	143 705	...	..	14 778	...
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	..	57 311	...	..	3 802	...
Quebec - Québec	..	733 820	...	..	77 467	...
Ontario	..	1 803 716	...	..	188 735	...
Manitoba	..	221 493	...	..	26 380	...
Saskatchewan	..	127 726	...	..	11 303	...
Alberta	..	552 651	...	..	59 275	...
British Columbia - Colombie-Britannique	..	698 578	...	..	71 962	...
Yukon	..	26 849	...	..	3 167	...
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	..	130 540	...	..	52 081	...
Total	..	4 624 903	...	..	516 523	...
International						
Total	..	1 413 767	...	..	253 921	...
	..	6 038 670	...	..	770 444	...

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. — Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1988**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1988**

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	1 840 103	2 297 892	24.9
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	343 965	1 194 706	247.3
Operating property and equipment – Biens et équipement d'exploitation	5 698 325	5 421 863	-4.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 709 301	1 769 821	3.5
Operating equipment under capital lease – Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	331 963	325 250	-2.0
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	216 202	151 540	-29.9
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	102 735	140 722	37.0
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	25 538	33 900	32.7
Deferred charges – Frais reportés	478 357	505 287	5.6
Total assets – Total de l'actif	6 844 406	7 930 457	15.9
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 607 815	1 765 867	9.8
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	316 769	410 320	29.5
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 050 589	2 460 018	20.0
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	153 759	202 320	31.6
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	270 018	367 783	36.2
Other deferred credits – Autres crédits reportés	232 135	373 141	60.7
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	26 085	33 337	27.8
Other provisions – Autres provisions	337 259	346 972	2.9
Total liabilities – Total du passif	4 994 429	5 959 759	19.3
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	269	246	-8.6
Capital stock – Capital-actions	724 762	1 042 286	43.8
Other paid-in capital – Autre capital versé	651 925	342 540	-47.5
Retained earnings – Bénéfices non répartis	466 524	580 832	24.5
Reserves – Réserves	5 044	4 042	-19.9
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 848 255	1 969 700	6.6
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	6	6	-
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	1 723	999	-42.0
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 844 406	7 930 457	15.9

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

² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I,
1988**

Tableau 3.8

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
1988**

	Total	Air Canada	Canadian	Wardair
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Assets – Actif				
Current assets – Actif à court terme	1 826 439	1 001 709	647 876	176 854
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	1 119 965	354 634	183 438	581 893
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	2 867 155	1 652 317	818 111	396 727
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	850 965	725 948	65 189	59 828
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 340 977	1 008 210	255 814	76 953
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	655 906	570 412	61 600	23 895
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	258 422	185 300	73 122	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	139 538	133 760	5 778	-
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7 878	-	7 878	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	1 844	-	1 844	-
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	-	-	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	-	-	-	-
Deferred charges – Frais reportés	453 481	393 738	-	59 743
Total assets – Total de l'actif	6 226 064	3 165 788	1 851 828	1 208 447
Liabilities and capital – Passif et capital				
Current liabilities – Passif à court terme	1 360 669	605 749	572 580	182 341
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	306 037	-	275 000	31 037
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	1 887 664	887 386	324 655	675 622
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	95 206	3 038	92 168	-
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	283 569	120 102	134 718	28 749
Other deferred credits – Autres crédits reportés	363 253	284 598	878	77 777
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	11 307	-	11 307	-
Other provisions – Autres provisions	342 035	336 000	6 035	-
Total liabilities – Total du passif	4 649 740	2 236 873	1 417 341	995 526
Shareholders equity – Avoir des actionnaires				
Capital stock – Capital-actions	784 779	562 839	97 446	124 494
Other paid-in capital – Autre capital versé	312 839	-	301 239	11 600
Retained earnings – Bénéfices non répartis	478 706	366 077	35 802	76 827
Reserves – Réserves	-	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 576 324	928 916	434 487	212 921
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 226 064	3 165 788	1 851 828	1 208 447

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1988**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1988**

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	67 174	96 519	43.7
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	6 516	9 100	39.6
Operating property and equipment – Biens et équipement d'exploitation	160 739	244 428	52.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	50 896	78 996	55.2
Operating equipment under capital lease – Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 823	6 132	117.2
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	396	2 377	500.1
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	4 425	4 253	-3.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 463	978	-33.1
Deferred charges – Frais reportés	8 208	7 809	-4.9
Total assets – Total de l'actif	197 130	285 889	45.0
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	32 508	46 535	43.2
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	20 444	24 179	18.3
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	66 290	102 286	54.3
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	244	15 598	...
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	13 909	31 361	125.5
Other deferred credits – Autres crédits reportés	512	330	-35.5
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	5 728	3 023	-47.2
Other provisions – Autres provisions	763	516	-32.5
Total liabilities – Total du passif	140 398	223 828	59.4
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	51	44	-13.7
Capital stock – Capital-actions	20 794	37 474	80.2
Other paid-in capital – Autre capital versé	631	1 543	144.7
Retained earnings – Bénéfices non répartis	35 408	23 044	-34.9
Reserves – Réserves	(101)	-	-100.0
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	56 733	62 061	9.4
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	-	x	...
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	-	x	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	197 130	285 889	45.0

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

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1988**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1988**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1988 \$'000	Change 1988/1987 Variation	1988 \$'000	Change 1988/1987 Variation	1988 \$'000	Change 1988/1987 Variation
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	19	-9.5	3	-	16	-11.1
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	415 577	13.9	352 383	11.9	63 194	26.8
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 087 001	7.1	917 534	6.8	169 466	8.4
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	170 028	13.2	145 305	11.4	24 723	25.0
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	33 185	-19.9	19 260	-20.2	13 925	-19.3
Aircraft rental – Location d'aéronefs	235 663	57.6	184 115	69.6	51 548	25.9
Other expenses – Autres dépenses	87 038	86.0	72 313	232.4	14 725	-41.2
Total	2 028 492	14.7	1 690 911	15.9	337 581	9.2
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	287 126	26.8	248 500	25.9	38 626	33.2
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	201 892	-16.8	180 523	-15.9	21 369	-23.7
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	99 265	45.2	70 636	76.7	28 629	0.9
Other expenses – Autres dépenses	64 165	30.1	42 659	35.3	21 507	20.9
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	52 318	21.7	20 442	-4.6	31 876	47.7
Total	704 767	11.9	562 760	11.4	142 007	13.8
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	287 058	13.8	266 007	12.0	21 051	43.0
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	325 771	20.7	301 238	19.5	24 533	37.3
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	13 603	-29.5	10 431	-34.8	3 173	-3.8
Other expenses – Autres dépenses	91 849	125.0	88 577	159.7	3 273	-51.3
Total	718 281	23.4	666 252	23.5	52 029	22.1
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	191 365	-12.9	151 443	-20.4	39 922	35.6
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	127 978	-27.4	82 508	-45.4	45 470	80.7
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	3 770 883	11.7	3 153 874	10.9	617 009	16.2

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

Table 3.11

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988**

	Air Canada \$'000	Canadian \$'000	Wardair \$'000
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs			
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	185 668	142 398	24 317
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	451 453	349 936	116 145
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	90 080	42 547	12 679
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	8 441	5 974	4 846
Aircraft rental – Location d'aéronefs	54 285	125 270	4 560
Other expenses – Autres dépenses	9 693	963	61 657
Total	799 620	667 087	224 204
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol			
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	145 222	94 488	8 790
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	108 707	71 815	..
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	35 817	28 932	5 887
Other expenses – Autres dépenses	38 621	1 983	2 055
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	1 731	18 711
Total	328 367	198 950	35 443
In-flight service – Service de vol			
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	118 735	125 215	22 057
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	143 966	110 076	47 195
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	6 415	4 015	..
Other expenses – Autres dépenses	70 006	18 571	..
Total	339 122	257 878	69 252
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol			
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	-	27 540	54 968
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 541 132	1 189 874	422 868

Tableau 3.11

Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 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 et de niveau IV, 1988

		1987	1988	Change Variation
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	4 669	5 288	13.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	318 831	371 432	16.5
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 400	7 463	16.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	181 012	213 902	18.2
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 595	3 867	7.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	141 608	160 949	13.7
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	7 290	8 038	10.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	250 275	281 557	12.5
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 250	15 602	9.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	434 359	475 742	9.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 553	7 771	2.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	260 734	289 032	10.9
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	43 757	48 030	9.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 586 818	1 792 614	13.0
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	..	4 509	...
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	..	111 175	...
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 002 872	4 500 224	12.4
Cost – Coût	\$ '000	1 031 351	1 110 770	7.7
Gasoline – Essence	L '000	49 836	40 098	-19.5
Cost – Coût	\$ '000	27 185	22 466	-17.4
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	506	883	74.6
Cost – Coût	\$ '000	2 818	3 820	35.5
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	1 419	783	-44.8
Cost – Coût	\$ '000	2 613	1 124	-57.0
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	..	147 154	
Cost – Coût	\$ '000	..	62 603	

Table 4.2

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

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 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	3 098	1 733	1 133	232
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	291 114	161 120	110 711	19 283
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 106	3 016	2 246	844
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	191 488	96 066	73 279	22 144
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	2 391	175	2 216	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	115 459	17 868	97 592	-
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 003	3 348	2 216	439
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	225 591	135 046	78 847	11 698
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 894	8 536	4 430	929
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	442 010	298 132	116 114	27 764
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 311	5 191	2 097	24
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	278 509	209 015	68 709	785
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	38 802	21 999	14 337	2 467
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 544 172	917 247	545 251	81 674
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 860 113	1 931 882	1 412 411	515 820
Cost – Coût	\$ '000	917 115	449 093	350 936	117 085
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	384	124	192	69
Cost – Coût	\$ '000	1 939	740	876	323
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1988

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1988

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	..	22 765	...
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	..	91	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	..	51 391	...
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	..	389	...
Quebec – Québec	..	453 453	...
Ontario	..	528 366	...
Manitoba	..	114 377	...
Saskatchewan	..	24 030	...
Alberta	..	139 167	...
British Columbia – Colombie-Britannique	..	382 661	...
Yukon	..	2 607	...
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	..	45 767	...
Total	..	1 765 063	...
International			
Total	..	1 903 789	...

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5
AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1988

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
kg	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	43	-2.3	39	-4.9	2	-
(68 040 – 158 757)	97	24.4	74	21.3	19	26.7
(34 020 – 68 039)	118	8.3	107	-	10	900.0
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	65	35.4	-	-	10	150.0
Total jet – Total à réaction	323	15.8	220	5.3	41	86.4
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	114	14.0	3	-	94	10.6
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	228	11.2	-	-	56	1.8
Total turboprop – Total turbopropulseurs	342	12.1	3	-	150	7.1
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	89	1.1	-	-	22	-40.5
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	1 026	-12.5	-	-100.0	25	-32.4
Total piston – Total à pistons	1 115	-11.6	-	-100.0	47	-36.5
Total	1 780	-3.5	223	4.7	238	0.8
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	119	6.3	-	-	-	-
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	485	-5.3	-	-	-	-
Total	604	-3.2	-	-	-	-
Total fleet – Total de la flotte	2 384	-3.4	223	4.7	238	0.8
		III		IV		
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
		No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	-	-	-	2	100.0	
(68 040 – 158 757)	-	-	-	4	100.0	
(34 020 – 68 039)	1	-	-	-	-	
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	28	12.0	-	27	42.1	
Total jet – Total à réaction	29	11.5	-	33	50.0	
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	7	-	-	10	100.0	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	123	15.0	-	49	14.0	
Total turboprop – Total turbopropulseurs	130	14.0	-	59	22.9	
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	33	22.2	-	34	41.7	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	434	-13.0	-	567	-10.8	
Total piston – Total à pistons	467	-11.2	-	601	-8.9	
Total	626	-6.0	-	693	-5.1	
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	-	-100.0	-	119	7.2	
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	24	-11.1	-	461	-4.9	
Total	24	-14.3	-	580	-2.7	
Total fleet – Total de la flotte	650	-6.3	-	1 273	-4.0	

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1988

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total	Air Canada	Canadian	Wardair
kg						No. – Nbre
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)						
	Airbus	A300	2	-	-	2
	Boeing	747	9	6	-	3
	McDonnell-Douglas	DC10	14	-	13	1
	Lockheed	Tristar	9	9	-	-
	Lockheed	Tristar 500	5	5	-	-
G (68 040 – 158 757)		A310	12	-	-	12
	Boeing	727	33	33	-	-
	Boeing	767	23	19	4	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	6	6	-	-
F (34 020 – 68 039)		737	71	-	71	-
	McDonnell Douglas	DC93	36	36	-	-
	Lockheed	L188	2	-	2	-
E (15 877 – 34 019)		FH227	1	-	1	-
Total			223	114	91	18

Part II**FARE BASIS****Section 6****FARE BASIS DATA****Discount Fare Utilization****Domestic Sector**

The initial impact of the new economic regulatory reform in the air transport industry in Canada has been the widespread use of discount fares. Indeed, in 1988, 63.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket, up from 54.6% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel increases to 68.5%, up from 61.1% in 1987.

As depicted in Tables 6.2 and 6.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares in 1988. In the southern sector, 64.2% of passenger traffic (representing 69.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1987, the corresponding figures were 55.3% for passengers and 61.9% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.8% of the traffic in 1988, up from 40.3% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.8 percentage points (41.8% to 47.6%) during the same period.

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

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1988, discount carriage on long-haul services represented 69.8% of passenger volume and 71.1% of passenger-kilometres; this compares with 57.4% and 58.9% respectively, for short-haul services.

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

- intense competition between the Level I air carriers 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;

Partie II**BASE TARIFAIRES****Section 6****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES****Utilisation de tarifs réduits****Secteur intérieur**

La nouvelle réglementation économique dans l'industrie du transport aérien au Canada a eu comme effet initial d'accroître l'utilisation des tarifs réduits. En effet, en 1988, 63.4% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 54.6% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 61.1% en 1987 à 68.5% en 1988.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits en 1988. Dans le secteur sud, 64.2% du trafic de passagers (représentant 69.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.3% et 61.9% respectivement en 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.8% du trafic en 1988, une augmentation par rapport à 40.3% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5.8 points de pourcentage (41.8% à 47.6%) au cours de la même période.

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

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 69.8% du volume de passagers et 71.1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.4% et 58.9%.

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

- la concurrence intense entre les transporteurs aériens de niveau I 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.

Table 6.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1984-1988

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
		(1983 = 100.0)		
Domestic - Intérieur	1984	103.6	106.1	100.3
	1985	110.3	112.6	107.5
	1986	115.2	118.2	112.6
	1987	120.7	125.1	117.0
	1988	125.7	137.6	113.3
Southern services - Services secteur sud	1984	103.6	106.2	100.3
	1985	110.4	112.8	107.6
	1986	115.4	118.4	112.9
	1987	121.1	125.6	117.4
	1988	126.1	138.4	113.8
Northern services - Services secteur nord	1984	103.8	104.7	101.1
	1985	109.0	111.2	104.6
	1986	112.5	116.6	105.6
	1987	114.1	119.3	106.7
	1988	117.5	127.2	100.4
International	1984	101.6	103.3	100.9
	1985	105.0	107.3	103.6
	1986	111.9	111.5	111.6
	1987	113.1	112.7	113.7
	1988	114.9	118.9	115.0

Tableau 6.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, 1984-1988

Figure 6.1

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1983-1988

Figure 6.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1983-1988

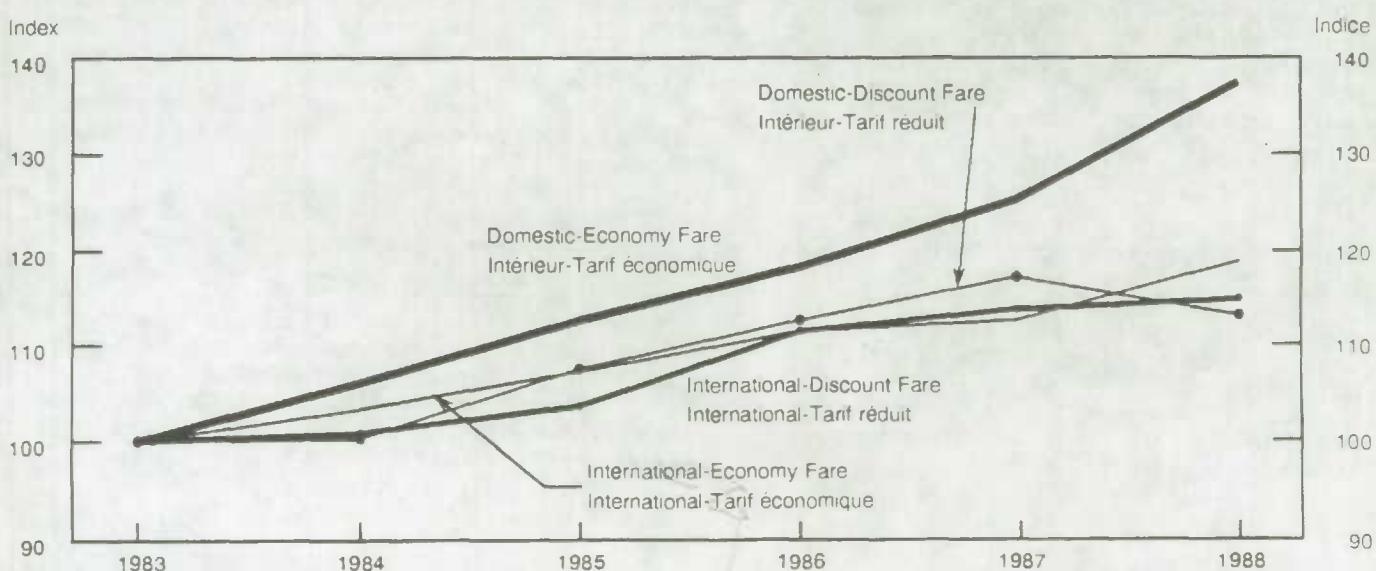


Table 6.2

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

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
%										
Domestic – Intérieur	0.6	0.3	...	5.4	42.3	28.3	54.6	63.4	2.6	2.5
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.3	...	5.6	41.5	27.2	55.3	64.2	2.7	2.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	...	2.3	51.3	37.7	45.9	57.4	2.5	2.6
Long-Haul – Long-courrier	0.9	0.5	...	8.4	32.3	18.6	64.0	69.8	2.8	2.6
Northern services – Services secteur nord	–	–	...	0.2*	58.7	54.2	40.3	44.8	1.0	0.7
International	1.2	1.0	...	4.9	25.7	19.0	66.6	69.2	6.5	5.8

Table 6.3

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

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
%										
Domestic – Intérieur	1.0	0.6	...	8.5	35.0	19.7	61.1	68.5	2.8	2.6
Southern services – Services secteur sud	1.1	0.6	...	8.8	34.2	18.8	61.9	69.1	2.9	2.7
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	...	2.4	49.6	36.0	47.6	58.9	2.6	2.6
Long-Haul – Long-courrier	1.2	0.7	...	10.0	30.8	15.4	65.0	71.1	2.9	2.7
Northern services – Services secteur nord	–	–	...	0.3*	56.9	51.3	41.8	47.6	1.3	0.8
International	1.3	1.2	...	6.3	16.3	8.7	76.1	78.5	6.3	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'.

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

Fare type group – Groupe tarifaire

Table 6.4

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

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 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	Économique	Réduit	Autre	1987	1988	1987	1988	1987	1988
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	0.1*	...	5.2	40.6	30.3	57.6	62.9	1.6	1.6
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	0.5*	–	...	2.9*	35.6	27.2	62.3	68.1	1.7*	1.7*
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.4	0.2*	...	7.9	37.2	25.8	60.6	64.2	1.9	1.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	–	–	...	0.2*	39.2	34.0	58.6	63.5	2.2	2.2
Quebec – Québec	0.3	0.2	...	3.6	50.0	32.6	46.2	60.1	3.4	3.5
Ontario	0.7	0.4	...	6.0	43.7	26.5	52.9	64.3	2.7	2.8
Manitoba	0.4	0.1*	...	5.1	40.9	28.8	56.2	63.8	2.5	2.2
Saskatchewan	0.1*	0.1*	...	3.4	38.5	28.2	58.6	65.7	2.9	2.7
Alberta	0.6	0.4	...	5.8	46.1	31.7	51.0	60.0	2.2	2.1
British Columbia ² – Colombie-Britannique ²	0.7	0.4	...	5.3	34.3	25.9	62.5	66.1	2.4	2.2
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.6	0.3	...	5.4	42.3	28.3	54.6	63.4	2.6	2.5

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'.

- 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.

International Sector

In 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (69.2%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.6 percentage points compared to a year earlier.

- 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.

Secteur International

En 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (69.2%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 2.6 points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Table 6.5

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

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 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	1987	1988	1987	1988	
		No. – Nbre ('000)	% Change Variation	1987	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988	
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)														
Calgary		819	869	6.1	0.3	0.1	...	3.0	52.3	39.8	45.2	55.1	2.2	2.0
Edmonton ¹		346	324	-6.4	–	–	...	0.2	76.5	65.6	22.3	33.3	1.2	0.9
Halifax		55	41	-25.5	–	–	...	1.4*	43.6	39.4	55.4	58.3	0.9	1.0*
Montréal ²		1 187	1 213	2.2	0.3	0.2	...	2.5	53.8	34.5	42.5	59.3	3.4	3.5
Ottawa		609	682	12.1	0.6	0.3	...	4.4	59.3	38.1	37.4	54.5	2.7	2.8
Regina		115	121	5.9	–	–	...	1.8	52.9	42.3	44.5	53.5	2.6	2.4
Saskatoon		111	112	1.1	–	–	...	0.7*	49.2	40.7	48.5	56.5	2.3	2.2
Toronto		1 726	1 866	8.1	0.3	0.2	...	2.2	56.2	36.9	40.6	57.6	3.0	3.1
Vancouver		728	703	-3.5	0.3	0.1*	...	3.4	34.2	29.8	63.3	64.9	2.2	1.9
Winnipeg		170	164	-3.9	–	–	...	1.2	57.5	50.0	40.8	47.4	1.6	1.4*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary		549	670	22.1	1.6	1.0	...	11.7	31.3	14.1	64.5	70.5	2.6	2.7
Edmonton ¹		688	779	13.3	0.7	0.4*	...	6.5	33.9	22.4	62.8	68.5	2.6	2.3
Halifax		644	707	9.7	0.4	0.2*	...	8.7	36.9	24.9	60.7	64.3	2.0	2.0
Montréal ²		369	442	19.8	0.4	0.3*	...	8.3	37.4	23.3	58.7	65.1	3.5	3.1
Ottawa		286	332	16.1	0.7	0.3*	...	10.2	41.0	25.2	56.4	62.5	1.9	1.8
Regina		131	153	17.1	–	–	...	5.9	28.0	18.3	68.3	72.6	3.6*	3.2
Saskatoon		118	147	24.2	–	–	...	4.4	25.9	17.2	71.1	75.5	3.0	2.8
Toronto		2 312	2 676	15.7	1.2	0.7	...	9.6	30.2	14.8	65.8	72.2	2.8	2.7
Vancouver		1 211	1 427	17.8	1.4	0.8	...	8.7	30.5	17.3	64.7	70.2	3.5	3.1
Winnipeg		690	804	16.5	0.5	–	...	6.3	34.7	21.9	61.9	69.1	2.8	2.5

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'.

Provincial Synopsis

In 1988, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 60.0% for Alberta to 68.1% for Prince Edward Island. Newfoundland and Quebec were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

Sommaire provincial

En 1988, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 60.0% en Alberta et 68.1% à l'Île-du-Prince-Édouard. Terre-Neuve et le Québec étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I
– Scheduled Services, 1988

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

City of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire											
	First class		Business class		Economy ³		Discounted		Other			
	Ville d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Économique ³	Réduit	Autre						
	Change 1988	1988/1987 Variation	Change 1988	1988/1987 Variation	Change 1988	1988/1987 Variation	Change 1988	1988/1987 Variation	Change 1988	1988/1987 Variation	Change 1988	1988/1987 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)												
Calgary	198.3	14.0	175.8	...	116.3	13.0	77.2	3.8	87.1	27.1		
Edmonton ¹	–	...	100.8	...	92.4	11.0	60.0	2.9	61.1	57.0		
Halifax	–	–	102.3	...	101.7	7.3	54.8	5.2	56.6	2.8		
Montréal ²	187.0	15.9	157.2	...	136.5	10.8	82.6	10.3	74.9	5.1		
Ottawa	150.3	3.3	136.1	...	119.8	9.3	71.7	11.6	68.9	5.0		
Regina	–	...	164.4	...	147.7	6.1	75.9	5.0	104.5	18.6		
Saskatoon	–	...	171.1	...	148.3	8.2	72.3	2.1	89.1	18.6		
Toronto	175.7	13.4	147.3	...	133.5	9.9	80.9	10.6	78.1	0.8		
Vancouver	181.9	4.0	179.2	...	142.4	6.4	82.8	6.0	85.9	20.0		
Winnipeg	–	25.4	164.8	...	155.3	6.3	76.8	1.8	96.0	20.3		
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	523.6	12.9	430.3	...	320.8	11.5	155.8	-10.7	240.5	5.0		
Edmonton ¹	451.4	16.8	380.2	...	244.2	8.0	128.9	-6.6	169.7	4.4		
Halifax	264.4	14.9	245.8	...	200.1	11.7	110.9	3.0	145.4	8.8		
Montréal ²	537.8	14.5	415.1	...	271.9	14.5	145.6	-3.1	216.3	3.2		
Ottawa	474.8	16.6	395.1	...	301.2	10.6	147.6	-4.1	229.2	-0.3		
Regina	–	...	349.6	...	277.0	5.0	136.3	-3.6	207.1	5.4		
Saskatoon	–	...	357.0	...	264.8	5.5	135.1	-6.6	194.1	-2.4		
Toronto	570.5	19.6	408.2	...	290.8	12.4	150.1	-6.2	214.2	-3.3		
Vancouver	630.1	27.3	489.3	...	295.6	12.6	164.8	-3.5	242.7	-0.6		
Winnipeg	–	...	293.9	...	252.0	8.7	119.3	-5.8	157.0	4.3		

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

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

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

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

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown may in fact be Halifax or Montréal, in which case both Nova Scotia or Quebec could also record an enplaned passenger using a discount fare.

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

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988

Hub category	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy ¹		Discounted		Other	
	Tous les tarifs	Change 1988 Variation	Première classe	Change 1988 Variation	Classe affaires	Change 1988 Variation	Économique ¹	Change 1988 Variation	Réduit	Change 1988 Variation	Autre	
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	10.2	-4.8	19.7	19.5	16.1	...	18.9	8.1	7.4	-0.6	9.8	-3.8
Large-Medium/Grand-moyen	10.7	-4.0	19.7	10.1	17.5	...	18.5	8.5	7.7	-4.6	10.7	2.0
Large-Small/Grand-petit	12.1	-3.0	17.1	21.9	16.7	...	19.5	4.8	9.3	-3.3	12.0	2.9
Medium-Medium/Moyen-moyen	12.0	-4.5	17.9	16.5	17.0	...	19.8	5.8	7.9	-2.9	10.9	6.9
Medium-Small/Moyen-petit	14.8	-1.3	18.8	4.2	20.7	...	22.0	5.0	10.6	-0.6	14.1	14.5
Small-Small/Petit-petit	13.6	15.2	-	-	-	...	22.9	26.6	10.1	19.3	15.8*	28.8

¹ 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 a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

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 (13.9 percentage points) and Ontario (11.4 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, a consistent trend throughout all the selected cities¹ seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in 1988 than in 1987. Indeed, for both short-haul trips (less than 800 kilometres) and long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains. These ranged from 1.6 percentage point in Vancouver to 17.1 percentage points in Ottawa, for short-haul trips and from 3.6 percentage points in Halifax to 7.2 percentage points in Winnipeg, for long-haul trips.

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

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

Hub category	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy ¹		Discounted		Other	
	Tous les tarifs	Change 1988 Variation	Première classe	Change 1988 Variation	Classe affaires	Change 1988 Variation	Économique ¹	Change 1988 Variation	Réduit	Change 1988 Variation	Autre	
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	10.2	-4.8	19.7	19.5	16.1	...	18.9	8.1	7.4	-0.6	9.8	-3.8
Large-Medium/Grand-moyen	10.7	-4.0	19.7	10.1	17.5	...	18.5	8.5	7.7	-4.6	10.7	2.0
Large-Small/Grand-petit	12.1	-3.0	17.1	21.9	16.7	...	19.5	4.8	9.3	-3.3	12.0	2.9
Medium-Medium/Moyen-moyen	12.0	-4.5	17.9	16.5	17.0	...	19.8	5.8	7.9	-2.9	10.9	6.9
Medium-Small/Moyen-petit	14.8	-1.3	18.8	4.2	20.7	...	22.0	5.0	10.6	-0.6	14.1	14.5
Small-Small/Petit-petit	13.6	15.2	-	-	-	...	22.9	26.6	10.1	19.3	15.8*	28.8

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 (13.9 points de pourcentage) et en Ontario (11.4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies¹, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit en 1988 qu'en 1987. En effet, pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une hausse. Les progressions variaient entre 1.6 point de pourcentage à Vancouver et 17.1 points à Ottawa, pour les vols court-courriers et entre 3.6 points de pourcentage à Halifax et 7.2 points à Winnipeg, pour les vols longs-courriers.

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

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (75.5%) ranked first, followed by Regina (72.6%) and Toronto (72.2%). For business class fares, the leading cities were Calgary (11.7%), Ottawa (10.2%) and Toronto (9.6%).

Average Fares

The fare basis data indicate that in 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, up 1.7% over 1987. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$315, an increase of 3.1% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$183; the lowest in Montréal, where it averaged \$129. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$160) and Winnipeg (\$153). It rose in six of the ten cities, with gains ranging from 0.5% in Ottawa to 6.2% in Halifax. Winnipeg (-2.7%) and Toronto (-1.4%) posted the largest declines in 1988.

In 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities (see Table 6.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for short-haul trips, while deeper discounts were offered to travellers in all cities for long-haul trips, with the exception of Halifax where it rose by 3.0%.

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 \$155 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$321 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 (75.5%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (72.6%) et Toronto (72.2%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (11.7%), Ottawa (10.2%) et Toronto (9.6%).

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'en 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$149, en hausse de 1.7% par rapport à 1987. Le tarif correspondant pour toutes les villes internationales s'élevait à \$315, en hausse de 3.1% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$183 à Vancouver et \$129 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$160) et Winnipeg (\$153). Il a augmenté dans six des villes, les gains oscillant entre 0.5% à Ottawa et 6.2% à Halifax. Winnipeg (-2.7%) et Toronto (-1.4%) ont enregistré les baisses les plus fortes en 1988.

En 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir tableau 6.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyen ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs dans toutes les villes pour les services longs-courriers, à l'exception de Halifax où le tarif réduit moyen a augmenté de 3.0%.

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 \$155 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$321 pour les voyages long-courriers.

Part III**CIVIL AVIATION****Section 7****AIRCRAFT MOVEMENTS****Table 7.1**

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1988**

Partie III**AVIATION CIVILE****Section 7****MOUVEMENTS D'AÉRONEFS****Tableau 7.1**

**Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1988**

Type of movement Genre de mouvement	1987 No. - Nbre	1988 No. - Nbre	Change Variation
			%
By sector – Par secteur			
Domestic – Intérieur	2 955 581	3 095 345	4.7
Transborder – Transfrontalier	311 226	335 652	7.8
International – International	54 024	56 831	5.2
By type of operation – Par genre d'exploitation			
Total commercial ¹ – Total commerciaux ¹	2 410 083	2 647 328	9.8
Private – Privés	704 117	652 359	-7.4
Government – Officiels	206 631	188 141	-8.9
By flight rules – Par règles de vol			
Instrument flights – Vols aux instruments	1 644 460	1 837 849	11.8
Visual flights – Vols à vue	1 721 988	1 698 286	-1.4
By type of power plant – Par groupe motopropulseur			
Jet – À réaction	904 541	973 766	7.7
Turboprop – Turbopropulseurs	672 127	809 352	20.4
Piston – À pistons	1 602 819	1 560 039	-2.7
Helicopter – Hélicoptères	182 184	188 103	3.2
Other – Autres	4 777	4 875	2.1
By wake turbulence weight group – Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 – 5 670 kg	2 025 172	2 010 136	-0.7
5 671 – 136 077 kg	1 207 444	1 366 629	13.2
136 078 kg or more – 136 078 kg ou plus	133 832	159 370	19.1
Total itinerant movements – Total mouvements itinérants	3 320 831	3 487 828	5.0

¹ Includes foreign carriers. – Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1988

Rank 1988	Rank 1987	Airport	Total		Itinerant		Local	
			1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
Rang 1988	Rang 1987	Aéroport	'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B Pearson Int'l ONT	347 661	10.6	347 536	10.7	125	-78.9
2	2	Vancouver Int'l BC-CB	325 150	7.5	325 150	7.5	-	-
3	4	Calgary Int'l ALTA-ALB	206 160	6.0	171 327	7.6	34 833	-1.6
4	6	Montréal Int'l QUE-QUE	203 135	15.8	203 082	15.8	53	-
5	5	Victoria Int'l BC-CB	200 033	7.2	129 197	4.7	70 836	12.0
6	7	Ottawa Int'l ONT	176 943	8.7	127 131	10.3	49 812	4.8
7	8	Toronto/Buttonville ONT	175 579	9.0	70 288	4.1	105 291	12.6
8	9	St. Hubert QUE-QUE	168 173	5.5	65 771	6.7	102 402	4.7
9	3	Toronto Island ONT	161 804	-18.3	73 744	-21.3	88 060	-15.6
10	11	Boundary Bay BC-CB	155 608	9.2	56 275	8.0	99 333	9.8
11	13	Abbotsford BC-CB	153 625	19.8	60 859	14.7	92 766	23.4
12	10	Winnipeg Int'l MAN	153 625	5.4	110 998	7.9	42 346	-0.6
13	12	Hamilton Civic ONT	140 550	3.7	48 921	17.3	91 629	-2.4
14	15	Quebec QUE-QUE	121 936	1.1	87 304	8.5	34 632	-13.8
15	18	Langley BC-CB	121 041	6.2	42 600	7.0	78 441	5.8
16	17	London ONT	118 630	2.8	65 625	7.4	53 005	-2.4
17	16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	117 718	-1.7	116 198	-1.4	1 520	-16.6
18	22	St. Andrews MAN	115 044	13.6	29 491	16.7	85 553	12.6
19	21	Saskatoon SASK	114 546	12.5	60 708	9.9	53 838	15.7
20	14	Springbank ALTA-ALB	114 133	2.7	34 427	5.6	79 706	0.7
21	19	Pitt Meadows BC-CB	113 891	-6.9	48 267	-3.4	65 624	-8.4
22	20	Thunder Bay ONT	109 267	4.1	56 276	2.5	52 991	5.8
23	32	Halifax Int'l NS-NÉ	100 042	34.0	82 526	17.9	17 516	279.7
24	24	Oshawa ONT	96 091	2.9	40 378	0.4	55 713	11.8
25	25	Sudbury ONT	86 706	-6.6	47 313	27.6	39 393	-29.4
26	23	St. Honore QUE-QUE	86 549	-11.6	24 223	-17.1	62 326	-9.3
27	27	North Bay ONT	84 541	0.7	38 656	5.5	45 885	-3.0
28	30	Edmonton Int'l ALTA-ALB	84 020	6.0	61 544	3.0	22 476	14.9
29	28	Moncton NB	83 530	3.1	41 850	4.9	41 680	1.4
30	29	Regina SASK	82 745	2.8	52 541	2.3	30 204	3.7
31	26	Waterloo-Guelph ONT	76 900	-14.0	30 525	-2.8	46 375	-20.0
32	33	Windsor ONT	73 735	12.2	39 458	18.9	34 277	5.3
33	31	Villeneuve ALTA-ALB	70 940	-9.1	17 071	-12.5	53 869	-7.9
34	35	Mirabel Int'l QUE-QUE	68 786	22.8	45 985	9.8	22 801	61.2
35	34	St. John's NFLD-TN	68 704	9.2	42 496	10.8	26 208	6.6
36	36	Sault Ste Marie ONT	63 922	14.0	31 608	13.2	32 314	14.8
37	37	Yellowknife NWT-TNO	62 226	14.5	42 252	9.3	19 974	27.4
38	38	Vancouver Harbour BC-CB	59 611	3.6	48 307	5.8	11 304	-5.1
39	42	Kelowna BC-CB	54 153	5.2	34 533	-2.3	19 620	21.6
40	39	Whitehorse YT-TY	53 288	-0.8	28 572	3.8	24 716	-5.7
41	52	Penticton BC-CB	48 725	39.0	23 556	18.3	25 169	66.3
42	43	Prince George BC-CB	48 255	1.7	30 977	4.1	17 278	-2.3
43	49	Lethbridge ALTA-ALB	47 196	14.5	21 700	15.3	25 496	13.8
44	44	Kamloops BC-CB	43 208	-8.5	28 714	-7.3	14 494	-10.7
45	50	Gander Int'l NFLD-TN	43 093	9.7	32 003	11.7	11 090	4.2
46	46	St. Catherines ONT	42 621	-8.5	14 941	-10.0	27 680	-7.6
47	47	St. Jean QUE-QUE	42 439	-10.1	19 202	6.1	23 237	-20.2
48	48	Thompson MAN	41 319	-2.5	35 949	3.6	5 370	-30.4
49	40	Fort McMurray ALTA-ALB	41 028	-22.4	26 200	-14.5	14 828	-33.3
50	55	Saint John NB	36 749	8.4	25 846	13.1	10 903	-1.5
51	47	Grande Prairie ALTA-ALB	36 714	-14.3	23 845	-8.2	12 869	-23.7
52	53	Sept-Îles QUE-QUE	36 443	5.7	30 710	7.5	5 733	-2.7
53	51	Fredericton NB	33 482	-8.7	23 524	-5.3	9 958	-15.7
54	56	Brandon MAN	30 262	-5.5	14 351	-1.1	15 911	-9.2
55	57	Castlegar BC-CB	29 517	6.9	14 896	3.0	14 621	11.2
56	52	Charlottetown PEI-IPÉ	28 398	-16.7	21 615	-0.1	6 783	-45.4
57	60	Fort St. John BC-CB	24 589	4.6	20 329	13.0	4 260	-24.4
58	58	Baie Comeau QUE-QUE	22 944	-9.7	15 173	-7.6	7 771	-13.6
59	59	Val d'Or QUE-QUE	22 836	-6.2	18 460	-2.9	4 376	-18.0
60	61	Sydney NS-NÉ	16 472	16.9	13 131	2.6	3 341	159.2
		Total	5 686 750	4.2	3 536 135	6.2	2 150 615	1.2

Tableau 7.2

Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol, 1988

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1988

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1987 No. - Nbre	1988 No. - Nbre	Change Variation %
Airplanes – Avions	25 216	25 574	1.4
Helicopters – Hélicoptères	1 299	1 338	3.0
Gliders – Planeurs	602	613	1.8
Balloons – Aérostats	275	304	10.5
Gyroplanes – Autogires	121	122	0.8
Airships – Dingebles	4	4	-
Total	27 517	27 955	1.6

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. – Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada – Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. – Transports Canada – Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1988

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1988

	1987 No. - Nbre	1988 No. - Nbre	Change Variation %
Pilots: helicopter and airplane – Pilotes: hélicoptère et avion			
Private – Privé	34 800	33 699	-3.2
Commercial – Professionnel	9 191	9 160	-0.3
Senior commercial – Professionnel 1 ^{ère} classe	1 093	1 104	1.0
Airline transport – De ligne	7 035	7 293	3.7
Sub-total – Sous-total	52 119	51 256	-1.7
Glider – Planeur	5 001	5 124	2.5
Gyroplane – Autogire	12	12	-
Free balloon – Ballon libre	241	267	10.8
Ultralight – Ultraléger			
Private – Privé	1 674	1 820	8.7
Commercial – Professionnel	775	826	6.7
Total	59 822	59 306	-0.9

Figures are as of December 31 of each year. – Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. – Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

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 **Canadian Civil Aviation** 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 **Aviation civile canadienne** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial à taxe unitaire ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formulaires de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires 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) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
 - (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
 - (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.
- Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (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

- (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) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-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".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (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

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 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.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were

la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigeant ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. A 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.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic

then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1988 figures is the following:

- Large hubs: Montréal, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Fredericton, Kelowna, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon, St. John's, Thunder Bay, Victoria and Windsor.

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).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the

et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapte de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1988 est la suivante:

- Grandes villes-pivots: Montréal, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Fredericton, Kelowna, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon, St. John's, Thunder Bay, Victoria et Windsor.

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).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédent l'atterrissement à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasinage de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des

element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6195).

répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6195).

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, 4 and 5 of this publication have been re-tabulated using these new level definitions.
- b) The survey universe for the annual publication of 1988 consisted of 303 air carriers. This is a substantial decrease from the 690 air carriers which were required to report annual financial 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 annual financial data in 1988.
- c) Even though there are substantially fewer carriers reporting annual financial 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 40.1% of the number of carriers which reported annual financial data during 1987, they accounted for over 98.2% of the total operating revenues reported during 1987.
- 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 annual financial operations for 1988 are shown in the following table with comparative 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 1,2,3,4 et 5 ont été totalisées selon ces nouvelles définitions.
- b) L'univers de l'enquête pour la publication annuelle de 1988 englobait 303 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 690 transporteurs avaient déclaré des données financières annuelles 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 financières annuelles pour l'année 1988.
- c) Bien que le nombre de transporteurs déclarant des données financières annuelles fût moindre en 1988, ceux-ci ont fourni néanmoins une couverture assez complète des activités des transporteurs aériens canadiens. En examinant certains pourcentages fondés sur les données de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 40.1% du nombre total de transporteurs ayant participé à l'enquête annuelle au cours de 1987. Néanmoins, ces transporteurs ont réalisé plus de 98.2% du total des recettes d'exploitation déclarées en 1987.
- 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 financières pour 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1987 sont également présentées:

	1987	1988	% Change		Niveau I Niveau II Niveau III Niveau IV
			Variation en %		
Level I	3	3	-		Niveau I
Level II	18	16	-11.1		Niveau II
Level III	71	72	1.4		Niveau III
Level IV	183	172	-6.0		Niveau IV
Total	275	263	-4.4		Total

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since

Comme on peut le constater, un nombre considérable de transporteurs ont cessé leurs activités ou ont été fusionnés avec d'autres transporteurs depuis 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé

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 financial operations in 1988, by level, are as follows: level III - 2, level IV - 11.
- g) In 1988, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 263 carriers, 236 reported on a calendar basis, and these carriers accounted for 97.0% of all revenues reported.
- h) 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 years 1987 and 1988, 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 or year.
- i) Passenger revenue and goods revenue for Level I air carriers, for 1987, are shown separately under the unit toll and charter revenue headings. These breakdowns were estimated and the published data are based on revenue data reported by the carriers.
- j) During the second quarter of 1987, Canadian Airlines International Ltd. began reporting for the merged operations of Canadian Pacific Airlines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. Year-to-date financial data for Canadian Airlines International Ltd. for 1987 exclude approximately \$95.6 million in operating revenues and \$104.5 million in operating expenses which were performed by Canadian Pacific Airlines Ltd. in January 1987. Operational data reflects the operations of both carriers for the full year.
- k) Air Canada experienced a labour dispute involving its ground workers between November 26, 1987 and December 16, 1987.
- l) Air Canada introduced a change in depreciation policy, effective January, 1988 which resulted in a substantial decrease in its depreciation expense for the year 1988.
- m) The employees, wages and salaries data in Table 4.1 includes revisions to 1987 data. These revisions were to the January-March 1987 data previously released in Table 4.1 of **Air Carrier Operations in Canada**, January-March, 1988 (Catalogue 51-002). In the "Other flight personnel" category, the revised figure is 6,206 employees, while wages and salaries for this group was \$44,402,000. The total number of employees and salaries are revised accordingly.

leurs activités en 1987, ces derniers ont presque tous été classés au niveau V et ils ne sont pas compris dans cette publication ou dans ce tableau.

- f) Pour l'année 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 11.
- g) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 263 transporteurs, 236 ont déclaré leurs données selon l'année civile comptant ainsi pour 97.0% de toutes les recettes générées.
- h) 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 afin de déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les années 1987 et 1988, 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 ou année.
- i) Les recettes-passagers et les recettes-marchandises pour les transporteurs aériens de niveau I, pour l'année 1987, sont présentées séparément sous les titres recettes d'exploitation-services à taxe unitaire et recettes d'exploitation-services d'affrètement. Les données ventilées furent estimées et les données publiées sont fondées sur les recettes déclarées par les transporteurs.
- j) Au cours du deuxième trimestre de 1987, les opérations des Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée et de Pacific Western Airlines ont été amalgamées et ce sont les Lignes aériennes Canadien International Ltée qui ont commencé à déclarer pour eux. Les données financières cumulatives pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée excluent environ \$95.6 millions au niveau des recettes d'exploitation et \$104.5 millions au niveau des dépenses d'exploitation. Les données opérationnelles reflètent les opérations effectuées par les deux compagnies pour l'année complète.
- k) Du 26 novembre au 16 décembre 1987, Air Canada subissait un conflit de travail impliquant ses employés au sol.
- l) Air Canada a introduit un changement à sa politique de dépréciation; cette politique est effective depuis janvier 1988 et a eu comme résultat une baisse considérable des dépenses de dépréciation pour 1988.
- m) Les données sur les employés, les traitements et les salaires payés contenus dans le tableau 4.1 incluent les révisions pour les données de 1987. Ces révisions sont pour les données de la période janvier-mars 1987 et qui ont été mises en circulation dans le tableau 4.1 de la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, de janvier-mars 1988 (n° 51-002 au catalogue). Dans la catégorie "Autre personnel navigant" le chiffre révisé est 6,206 pour les employés et de \$44,402,000 pour les salaires et traitements. Les lignes nombre total moyen d'employés et salaires et traitements reflètent ces changements.

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.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

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

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

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Niveau 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.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

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	Title	Canada	U.S.A. Etats- Unis \$	Other Autres	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.. publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

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		Client Reference Number		
Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6		METHOD OF PAYMENT <input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ <input type="checkbox"/> Charge to my: <input type="checkbox"/> MasterCard <input type="checkbox"/> VISA Account Number _____ Expiry Date _____ <input type="checkbox"/> Bill me later Signature		
(Please print) Company _____ Department _____ Attention _____ Address _____ City _____ Province _____ Postal Code _____ Tel: _____				
Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total
Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications, in Canadian funds or equivalent.			PF 03551 06/89	
For faster service		 1-800-267-6677 		
VISA and MasterCard Accounts				

