



Catalogue 51-206 Annual

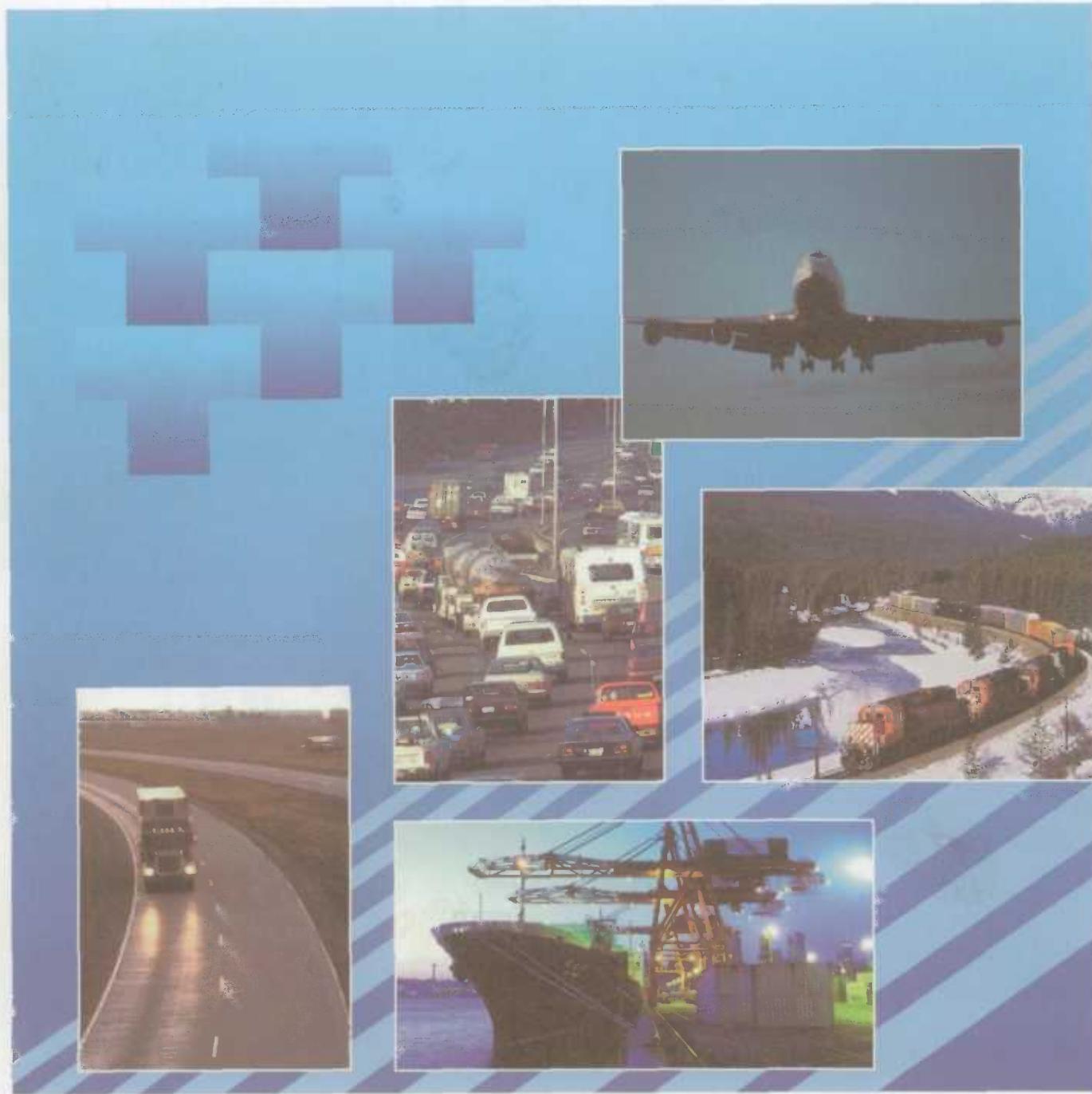
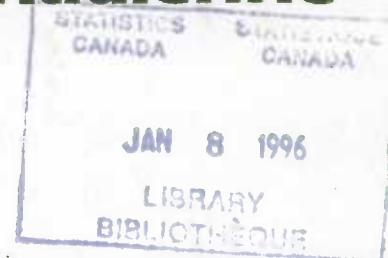
Canadian Civil Aviation

1994

Catalogue 51-206 Annuel

Aviation civile canadienne

1994



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canadä

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database 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,
Fascimile Number (1-819-953-8499)

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 1-819-997-1986) or to the Statistics Canada Reference Centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National Enquiries Line	1-800-263-1136
National Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
National Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

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 Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Facsimile Number (1-613-951-1584)
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. 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

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée au:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (1-819-953-8499)

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 1-819-997-1986) ou au Centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des Centres régionaux de consultation.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Service national du numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

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 Statistique Canada, la Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1994

Statistique Canada
Division des transports
Le Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1994

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

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 from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1995

Price: Canada: \$39.00
United States: US\$47.00
Other Countries: US\$55.00

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

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'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1995

Prix : Canada : 39 \$
États-Unis : 47 \$ US
Autres pays : 55 \$ US

N° 51-206 au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

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

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.
- P preliminary figures.
- R revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

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

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

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Ghief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which A. Mathieson is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétra is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



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.
- P nombres provisoires.
- R nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

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

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

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont A. Mathieson est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétra est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la production de cette publication:

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.



Table of Contents

	Page		Page
Highlights	vii	Faits saillants	vii
Introduction	xi	Introduction	xi
Special Articles	xiii	Études spéciales	xiii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW			
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1993-1994	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993-1994	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PART I COMMERCIAL AVIATION			
SECTION 2 OPERATING STATISTICS			
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7	Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8	Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA			
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9	Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10	Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12	Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13	Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14	Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18	Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18
Table des matières			
Faits saillants	vii	Introduction	xi
Études spéciales	xiii	SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993-1994	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993-1994	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2	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 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4	Tableau 2.2 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 2.3 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 2.4 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	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 3.1 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 3.2 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 3.3 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 3.4 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 3.5 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	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
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26
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	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28
PART II FARE BASIS	
SECTION 6 FARE BASIS DATA	
Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991-1994	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

	Page
Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23
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	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS	
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
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28
PARTIE II BASE TARIFAIRES	
SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES	
Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991-1994	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

	Page
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	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	48
Published Special Articles	52
Publications Available from the Transportation Division	58

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	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 réguliers	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	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
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	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	50
Etudes spéciales publiées	52
Publications disponibles à la Division des transports	58

Highlights

Operating Statistics

- In 1994, Canadian Level I to IV air carriers reported an 8% increase in passenger-kilometres flown. This increase comes after a decrease of 2% in 1993, and is largely attributable to a delayed response to the improvement in the Canadian economy as well as an increased focus on international operations by Air Canada and Canadian Airlines International. Although improvements were made across the board, the international sector led the way with 12% more passenger-kilometres flown in 1994, followed by the domestic and transborder sectors at 6% and 2%, respectively. The Canadian carriers matched the improvements reported by the world's international carriers (as reported to the International Civil Aviation Organization (ICAO)) which also reported 8% growth in passenger-kilometres. For Canadian carriers, the 65.7 billion passenger-kilometres flown in 1994 represents a level which is substantially higher than that achieved in the years 1991 to 1993, when demand for air travel was low as a result of economic conditions. The peak output of 68.4 billion occurred in 1989.

- The biggest increase in output occurred on international routes where scheduled operations increased by 10% and charter operations increased by 17%. In scheduled operations, Air Canada was responsible for most of the increase, adding substantially to its capacity (available seat-kilometres) and passenger-kilometres flown. The group of large charter carriers increased their international charter passenger-kilometres by 14% in 1994. This was achieved mostly through growth in the operations of the existing group of carriers (Air Transat, Canada 3000, First Air and Royal Aviation). The addition of several new carriers (Air Club International, Fortunair and Skyservice) offset the loss of one carrier in this group in 1994. Nationair ceased operations after the first quarter of 1993. Fortunair ceased operations before the end of 1994.

- On domestic routes, charter operations went up by 8%, while scheduled operations increased by 5%. 1994 represents the first increase in domestic scheduled operations since 1988, and this increase was largely attributable to Air Canada and its network of affiliate carriers, which increased their domestic passenger-kilometres by 8%. Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and its affiliates increased their domestic operations by 2%. These domestic increases were not accomplished at the expense of a lower load factor. Passenger load factor is a measure

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1994, les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV ont déclaré une hausse de 8% du nombre de passagers-kilomètres parcourus. Cette augmentation qui a suivi une diminution de 2% en 1993, s'explique en grande partie par la réaction tardive à l'amélioration de l'économie canadienne, ainsi que par une concentration accrue sur les opérations internationales de la part d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International (LACI). Bien que des améliorations furent enregistrées dans tous les secteurs, c'est le secteur international qui a mené avec 12% de passagers-kilomètres parcourus de plus en 1994, suivi par les secteurs intérieur et transfrontalier avec 6% et 2% respectivement. L'amélioration des résultats des transporteurs canadiens a été comparable à celle des transporteurs internationaux du monde entier [selon les statistiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)] qui ont également déclaré une augmentation de 8% des passagers-kilomètres. Dans le cas des transporteurs canadiens, les 65,7 milliards de passagers-kilomètres parcourus en 1994 représentent un niveau nettement supérieur à ceux des années 1991 à 1993, au cours desquelles la demande avait été faible à cause de la conjoncture économique. Un sommet inégalé de 68,4 milliards de passagers-kilomètres avait été enregistré en 1989.
- L'augmentation la plus importante a été enregistrée au titre du secteur international, où les services réguliers ont augmenté de 10% et les services d'affrètement ont progressé de 17%. Dans le cas des services réguliers, Air Canada a été à l'origine de la majeure partie de la hausse enregistrée. Ce transporteur a considérablement accru sa capacité (sièges-kilomètres disponibles) et le nombre de passagers-kilomètres parcourus. Le groupe des principaux transporteurs exploitant des services d'affrètement a enregistré une hausse de 14% du nombre de passagers-kilomètres sur les vols d'affrètement internationaux. Cet accroissement a été surtout attribuable à l'augmentation des opérations du groupe de transporteurs existant (Air Transat, Canada 3000, First Air et Royal Aviation). L'arrivée de plusieurs nouveaux transporteurs (Air Club International, Fortunair et Skyservice) a compensé la perte d'un transporteur de ce groupe en 1994. Nationair a mis fin à ses activités après le premier trimestre de 1993, et Fortunair a fermé ses portes avant la fin de 1994.
- En ce qui concerne le secteur intérieur, les services d'affrètement ont augmenté de 8%, alors que les services réguliers ont connu une progression de 5%. L'année 1994 a été marquée par la première augmentation des services réguliers intérieurs depuis 1988, et cette hausse a été principalement attribuable à Air Canada et à son réseau de transporteurs affiliés qui ont enregistré un accroissement de 8% du nombre de passagers-kilomètres sur les vols intérieurs. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et leurs transporteurs affiliés ont augmenté leurs vols intérieurs de 2%. Ces gains n'ont pas été enregistrés au détriment du

of the fullness of the aircraft calculated as passenger-kilometres divided by capacity or available seat-kilometres. For the two families taken together, domestic passenger-kilometres increased by 5% while capacity only increased by 4%. Meanwhile the domestic operations flown by the large charter group increased at a greater rate (7%) than the Air Canada and CAIIL families. Based on passenger-kilometres, the charter group continued to account for 11% of the domestic market that they share with the major families. This group has grown from a 0.1% domestic share which they held in 1988. At that time, aside from the major families, Wardair was the dominant domestic carrier, and it accounted for 10% of the domestic market. Wardair ceased operations in 1989.

coefficients de remplissage. Le coefficient de remplissage est une mesure dans laquelle l'appareil est rempli et qui s'obtient en divisant le nombre de passagers-kilomètres par la capacité ou le nombre de sièges-kilomètres disponibles. Les résultats combinés des deux principaux groupes en 1994 font état d'une augmentation du nombre de passagers-kilomètres de 5% et d'un gain de capacité de 4% seulement. Les vols intérieurs assurés par le groupe de grands transporteurs exploitant des services d'affrètement ont connu une croissance (7%) supérieure à celle d'Air Canada et de LACI. En ce qui concerne le nombre de passagers-kilomètres parcourus, le groupe de transporteurs à services d'affrètement a continué de représenter 11% du marché intérieur qu'il partage avec les deux principaux groupes. Les transporteurs à services d'affrètement ont progressé depuis 1988, quand la part du marché intérieur de ce groupe se chiffrait à 0,1%. À cette époque, mis à part les grands groupes, Wardair était le principal transporteur canadien sur ce marché dont il détenait une part de 10%. Wardair a mis fin à ces activités en 1989.

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic income (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$75 million in 1994. This is the first year in which an income has been reported since 1988 (\$7 million). In 1987, a record \$163 million was reported. In the years 1989 to 1993, the industry reported a cumulative basic loss of \$2.1 billion. The 1994 data compare favourably to the world's international (ICAO) carriers. The ICAO carriers also bounced back to an income in 1994 (\$500 million (preliminary)), after reporting several years of huge losses.
- Air Canada improved its basic position by \$241 million and finished the year with a basic income of \$2.6 million. CAIIL's basic performance improved by \$205 million, as they reported a \$31 thousand basic income. Excluding unusual items, both these carriers have improved their financial positions in each of the last two years. While Air Canada's output went up substantially, with a 10% increase in total passenger-kilometres, it only increased its basic expenses (operating expenses combined with interest income and expenses) by 2%. Similarly, CAIIL increased its total passenger-kilometres by 4% while decreasing its basic expenses by 1%.
- Air Canada and CAIIL increased their ratios of operating revenue per employee dramatically in 1994, continuing a series of increases which began in the early 1990's. Air Canada's ratio was \$163 thousand in 1994, up from \$150 thousand in 1993 and \$134 thousand in 1990. CAIIL's ratio was \$179 thousand in 1994, compared to \$158 thousand in 1993 and \$138 thousand in 1991.
- The affiliate networks of both major carriers improved their basic performance by \$4 million in 1994. On the Air Canada side, the Connectors increased their basic income by 12% to \$39.6 million, while the CAIIL Partners reduced their basic loss by 33% to \$8.3 million. The charter group increased their basic income from \$11 million to \$29 million in 1994. The

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont déclaré un revenu de base (calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 75 millions\$ en 1994. Il s'agit de la première année pour laquelle un revenu est signalé depuis 1988 (7 millions\$). En 1987, un sommet sans précédent de 163 millions\$ avait été enregistré. Au cours des années 1989 à 1993, le secteur du transport aérien avait déclaré des pertes de base cumulatives de 2,1 milliards\$. Les chiffres pour 1994 se comparent avantageusement aux statistiques de l'OACI sur les transporteurs internationaux du monde entier. En 1994, ceux-ci ont également déclaré des revenus (500 millions\$ selon des résultats préliminaires), après plusieurs années de pertes considérables.
- Air Canada a amélioré sa position de base de 241 millions\$ et clos l'exercice avec un revenu de base de 2,6 millions\$. LACI a accru son rendement de base de 205 millions\$ pour dégager un revenu de base de 31 000 \$. Mis à part les postes inhabituels, ces deux transporteurs ont amélioré leur situation financière au cours de chacun des deux derniers exercices. Bien que les résultats d'Air Canada se soient accrus substantiellement à la faveur d'une augmentation de 10% du nombre total de passagers-kilomètres, ses dépenses de base (calculées en fonction des dépenses d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) n'ont progressé que de 2%. De même, LACI a enregistré une hausse du nombre de passagers-kilomètres parcourus de 4% et réduit ses dépenses de base de 1%.
- Air Canada et LACI ont considérablement augmenté leurs ratios des recettes d'exploitation par employé en 1994, ce qui s'inscrit dans une série de hausses amorcée au début des années 1990. Le ratio d'Air Canada s'est chiffré à 163 000 \$ en 1994, contre 150 000 \$ en 1993 et 134 000 \$ en 1990. Le ratio de LACI s'est élevé à 179 000 \$ en 1994, par rapport à 158 000 \$ en 1993 et 138 000 \$ en 1991.
- Les réseaux de transporteurs affiliés des deux principaux transporteurs ont amélioré leur rendement de base de 4 millions\$ en 1994. Les liaisons d'Air Canada ont accru leur revenu de base de 12 %, celui-ci étant passé à 39,6 millions\$, tandis que les partenaires de LACI ont réduit leurs pertes de base de 33%, celles-ci s'étant chiffrées à 8,3 millions\$. Le groupe des transporteurs à services d'affrètement a amélioré

Air Canada Connectors and the large charter group accounted for almost all of the basic income earned by the Canadian air carrier industry in 1994.

Fare Basis Data

- In 1994, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers rose to a record 153, up 4% compared to 1993. The economy fare index increased by 6% to a record 176, while the discount fare index increased by 4% to a record 139. Except for 1992, the all-fare index and economy fare index have risen every year since 1983.
- In 1994, 67% of all domestic scheduled passengers flew on discount fares, still below the record level of 68% reported in 1992. For international markets, almost four out of every five scheduled passengers (78%) flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1994 was widespread among the provinces, with eight provinces posting increases. The largest increases were 4 percentage points in Newfoundland and Nova Scotia.
- In 1994, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$200, up by 4% from the previous record of \$191 reported in 1993. The average fare paid by international passengers was a record \$382, a 9% increase relative to a year earlier.
- In 1994, the highest average yield (28.4 cents per passenger-kilometre) was found in the hub category "small-small".

son revenu de base de 11 millions\$, celui-ci ayant atteint 29 millions\$ en 1994. Les liaisons d'Air Canada et le groupe des transporteurs à services d'affrètement ont compté pour la quasi-totalité du revenu de base touché par les transporteurs aériens canadiens en 1994.

Données sur la base tarifaire

- En 1994, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et par deux transporteurs de niveau II a atteint un niveau record de 153, en hausse de 4% par rapport à 1993. L'indice des tarifs de la classe économique a augmenté de 6% pour s'établir à 176, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 4% pour atteindre un sommet de 139. À l'exception de 1992, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année depuis 1983.
- En 1994, 67% de tous les passagers des vols intérieurs réguliers ont voyagé à tarifs réduits. Ceci représente une baisse par rapport au sommet précédent de 68% enregistré en 1992. Pour les marchés internationaux, près de quatre passagers sur cinq (78%) des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1994 était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant connu des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse (4 points de pourcentage).
- En 1994, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 200\$, ce qui représente une hausse de 4% par rapport au tarif moyen record précédent de 191\$ observé en 1993. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux a atteint un niveau record de 382\$, soit une hausse de 9% par rapport à l'année précédente.
- En 1994, le revenu moyen le plus élevé (28,4 cents par passager-kilomètre) a été observé dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit».

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 includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents 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.

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.

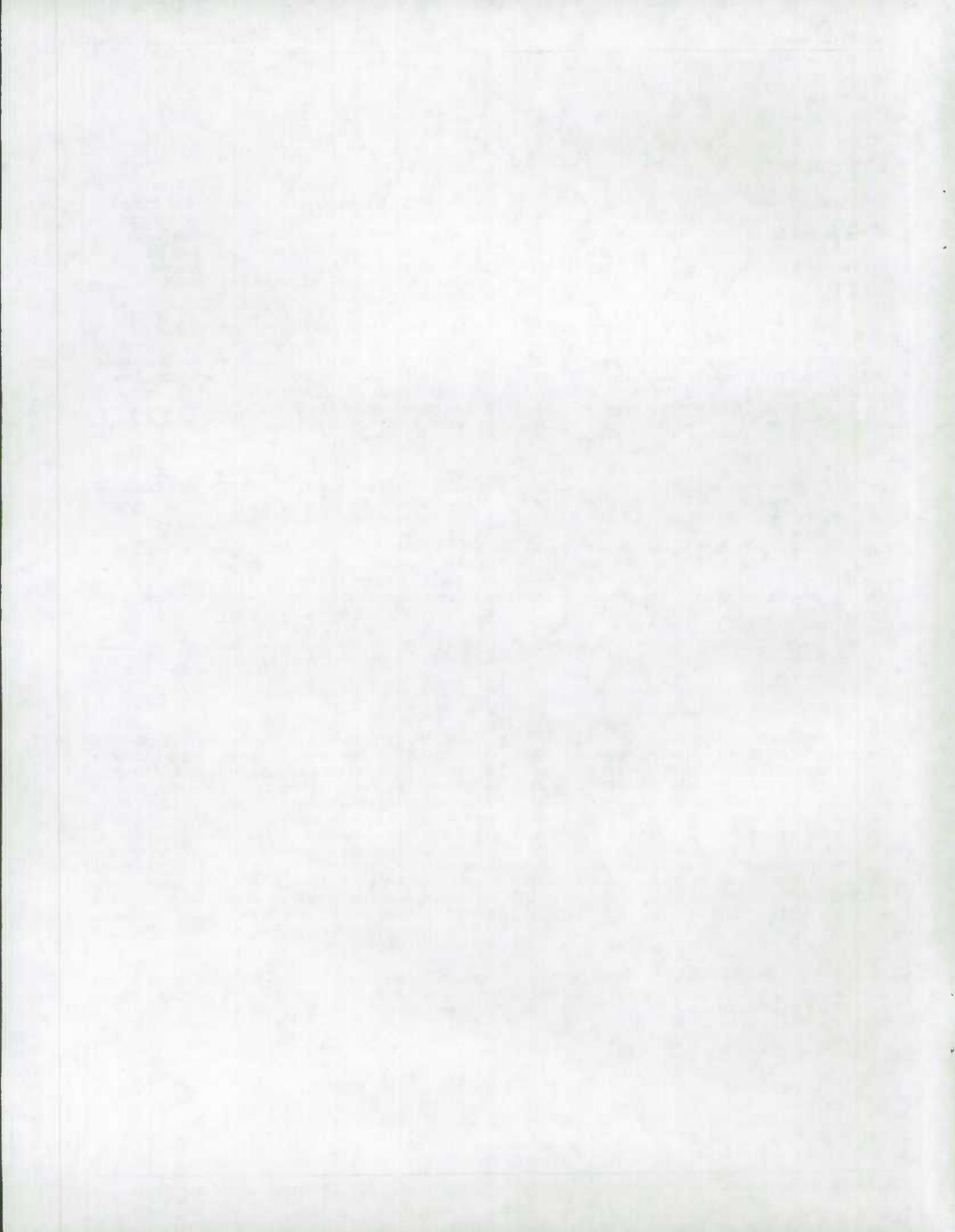
Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs 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 des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également 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.



Special Articles

1994 Civil Aviation Results

In 1994 Canadian air carriers reported greatly increased operations, and more importantly, they generated an income. The basic income (operating income combined with interest income and expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, improved by \$476 million from its 1993 level.

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 -1994

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu de base (Niveaux I-III)	Revenu net
1987	6 274	363	163	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 548	-236	-612	-868
1993	7 752	-13	-401	-604
1993*	7 535	-13	-401	-604
1994	8 376	413	75	142

* Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reclassified their reporting of commissions in 1994. This reduced both revenue and expenses. Accordingly, the 1993 values have been restated to be comparable to those reported in 1994.

Figure 1 shows that in 1994 Canadian Level I to III air carriers continued to perform financially in a manner similar to that of the world's international carriers, as reported to the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Figure 2 shows that in 1994 the Canadian air carriers improved their financial performance to a level which was within the range that was reported during the period 1979 to 1988. During those years they earned a cumulative basic income of \$102 million. In the five years that followed, they reported a basic loss of \$2.1 billion. As a result, over the 16 years from 1979 to 1994, they have lost nearly \$2 billion.

Figures 3 and 4 show that over the last seven years, Air Canada and CAI have generated huge losses, while the only group which typically generated income was the Air Canada Connectors. The large Canadian charter operators have been profitable in the last three years. In 1994, these carriers included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, First Air, (a scheduled and charter operator), Fortunair, Royal Aviation and Skyservice.

Études spéciales

Aviation civile - Résultats de 1994

En 1994, les transporteurs aériens du Canada ont déclaré une augmentation considérable de leurs activités et, surtout, ont dégagé des revenus. Le revenu de base (calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) des transporteurs des niveaux I, II et III s'est accru de 476 millions\$ par rapport à 1993.

Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, niveaux I à IV, 1987-1994

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu de base (Niveaux I-III)	Revenu net
1987	6 274	363	163	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 548	-236	-612	-868
1993	7 752	-13	-401	-604
1993*	7 535	-13	-401	-604
1994	8 376	413	75	142

* Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont remanié la déclaration des commissions en 1994, d'où une réduction des recettes et des dépenses. Par conséquent, les valeurs de 1993 ont été recalculées de manière à être comparables aux données déclarées en 1994.

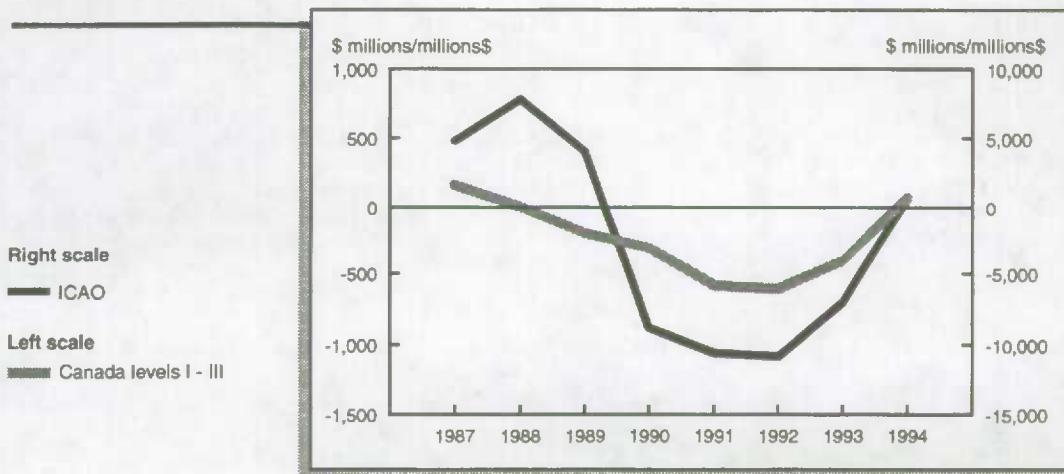
La figure 1 montre que les transporteurs aériens de niveaux I à III ont continué d'afficher des résultats financiers semblables à ceux des transporteurs internationaux du monde en 1994, comme l'indiquent les données déclarées à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

On voit à la figure 2 que les transporteurs aériens du Canada ont amélioré leur rendement financier en 1994, celui-ci étant passé dans la fourchette des résultats enregistrés entre 1979 et 1988. Pendant cette période, leur revenu de base cumulatif a totalisé 102 millions\$. Au cours des cinq années suivantes, ces transporteurs ont déclaré des pertes de base de 2,1 milliards\$. De ce fait, pendant la période de seize ans comprise entre 1979 et 1994, leurs pertes ont atteint près de 2 milliards\$.

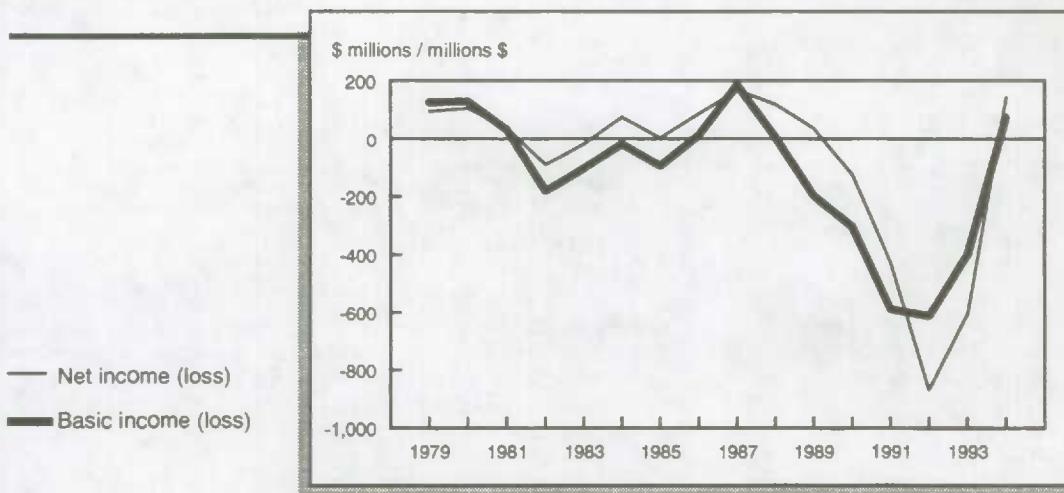
Les figures 3 et 4 montrent qu'au cours des sept dernières années, Air Canada et LACI ont subi des pertes considérables, alors que les Liaisons d'Air Canada ont, de manière générale, été le seul groupe à dégager des revenus. Les activités des grands transporteurs canadiens exploitant des services d'affrètement ont été rentables au cours des trois dernières années. En 1994, ce groupe comprenait Air Club International, Air Transat, Canada 3000, First Air (une société qui effectue des vols réguliers et des vols d'affrètement), Fortunair, Royal Aviation et Skyservice.

Figure 1

**Basic Income (loss), Canadian Air Carriers and ICAO Air Carriers (preliminary data)
1987-1994**

**Figure 2**

Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1979 - 1994



Most of the change in the industry's basic performance in 1994 was reported by Air Canada and CAIIL, which improved their basic performance by \$241 million and \$205 million respectively. However, neither of these two carriers reported much more than a break-even basic performance in 1994. Both of the affiliate networks of the two major carriers improved their basic performance by \$4 million. On the Air Canada side, the Connectors increased their basic income by 12% to \$39.6 million, while the CAIIL Partners reduced their basic loss by 33% to \$8.3 million. The charter group increased their basic income from \$11.1 million to \$28.9 million in 1994. Essentially, the Air Canada Connectors and the large charter group accounted for most of the basic income earned by the Canadian air carrier industry in 1994.

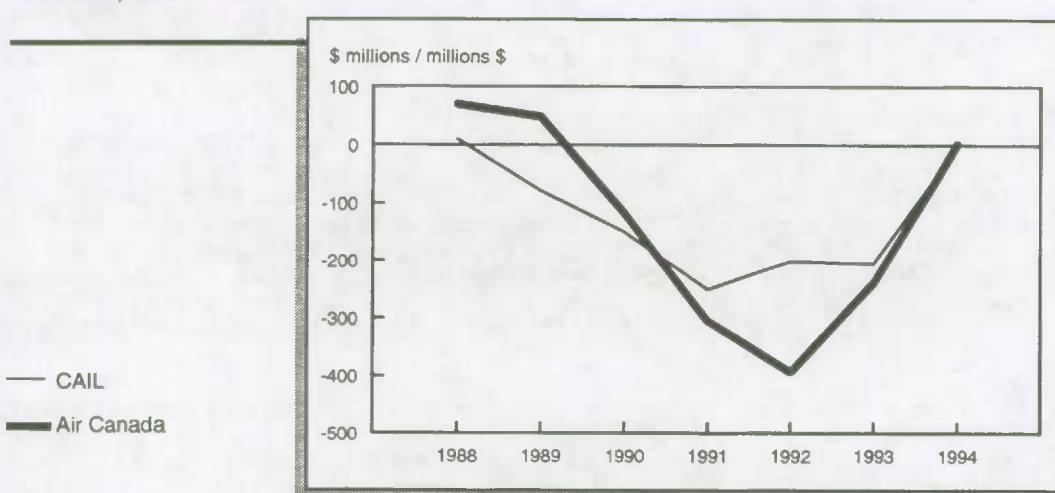
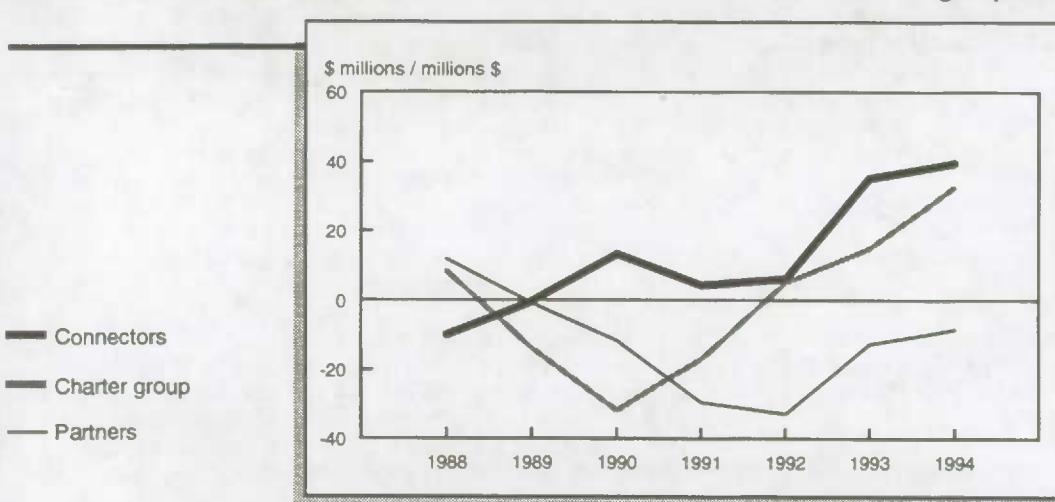
Figure 1

**Revenu (perte) de base des transporteurs aériens canadiens et des transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires)
1987-1994**

Figure 2

Revenu (perte) des transporteurs aériens canadiens, 1979 - 1994

En 1994, les variations enregistrées dans le rendement de base des transporteurs aériens ont été déclarées principalement par Air Canada et LACI, qui ont amélioré leur rendement de base de 241 millions\$ et 205 millions\$ respectivement. Cependant, aucun de ces deux transporteurs n'a enregistré un rendement de base supérieur au seuil de rentabilité en 1994. Le rendement de base des deux réseaux de sociétés affiliées des deux principaux transporteurs s'est accru de 4 millions\$. Les Liaisons d'Air Canada ont vu passer leur revenu de base de 12% à 39,6 millions\$, tandis que les partenaires de Canadien ont réduit leurs pertes de base de 33% à 8,3 millions\$. Le groupe des transporteurs exploitant des services d'affrètement a déclaré un revenu de base de 28,9 millions\$ en 1994, soit une progression de 11,1 millions\$. Pour l'essentiel, le revenu de base enregistré par les transporteurs aériens canadiens en 1994 a été attribuable aux Liaisons d'Air Canada et au groupe de grands transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Figure 3
**Basic Income (loss) of Air Canada
and CAIL, 1988 - 1994**
**Figure 3**
**Revenu (perte) de base d'Air Canada et de LACI,
1988 - 1994**
Figure 4
**Basic Income (loss) of the Affiliates
and the Charter Group, 1988 - 1994**
**Figure 4**
**Revenu (perte) de base des transporteurs affiliés et du
groupe des services d'affrètement,
1988 - 1994**
**Major Carriers - Financial and Operational
Performance**

In 1994, Air Canada grew more rapidly than CAIL, both in terms of capacity offered and the amount of passenger-kilometres reported. Air Canada's 15% increase in scheduled capacity was slightly greater than their 12% increase in passenger-kilometres flown. CAIL increased by 4% in both categories. Both carriers combined their increases in passenger-kilometres with higher yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services. CAIL's yield increased by 5% while Air Canada's rose by 1%. As a result, both carriers improved their operating revenue by roughly 10%.

**Principaux transporteurs - Rendement financier et
d'exploitation**

En 1994, Air Canada a connu une croissance plus rapide que celle de LACI, tant sur le plan de la capacité offerte que sur celui du nombre de passagers-kilomètres déclarés. L'augmentation de 15% de la capacité offerte par Air Canada sur les vols réguliers a été légèrement supérieure à la hausse de 12% des passagers-kilomètres parcourus. LACI a enregistré des augmentations de 4% dans les deux catégories. Les deux transporteurs ont combiné la hausse des passagers-kilomètres parcourus à une progression de leurs rendements (recettes-passagers par passager-kilomètre) sur les vols réguliers. Le rendement de LACI a progressé de 5%, alors que celui d'Air Canada a marqué une avance de 1%. Par conséquent, les deux transporteurs ont amélioré leurs recettes d'exploitation de 10% environ.

The two major carriers also reported similar performances in holding down expenses. The total of operating expenses and net interest (income minus expense) reported by Air Canada increased by only 2%, while CAIIL reported a decrease of 1% in this amount. Although Air Canada increased their employment by 2%, they decreased their total wages by 2%. CAIIL's employment dropped by 5%, but their wages increased by 2%. CAIIL generated substantial savings from their 27% reduction in interest expenses.

For Air Canada, a similar year in terms of revenue generated was 1989. In 1994, they have 19% fewer employees and 28% less wages than in 1989. Although they have 29% fewer pilots than in 1989, the amount of wages paid to their pilots has only dropped by 13% since 1989.

CAIIL's revenue would have been their highest ever, if not for the revised classification of how they report it (see Text Table 1). Compared to their previous record year for revenue, 1990, CAIIL has 2% more employees, but a wage bill which is 19% less. They have 12% fewer pilots, with a 4% smaller pilot wage bill.

Several factors affected the changes in basic income reported by the major air carriers between 1993 and 1994. In 1993, Air Canada received a \$46 million fuel tax rebate, but paid out \$76 million in staff reduction expenses. The fact that they did neither of these things in 1994 accounted for \$30 million of the \$241 improvement in their basic income.

Major Carriers and Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1994

Text Table 2 below presents the operations of the Air Canada and CAIIL affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. Finally, market share is given as a proportion of the operations of these carriers only, not the entire industry.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

Figure 5 shows the percentage changes in scheduled passenger-kilometres flown by the four entities (two major carriers and two affiliate networks) over the last six years. The most apparent feature to note from this graph is the reduced volatility in recent years. Most of the volatility of the affiliates in the first few years was a result of structural changes, as Air Canada and CAIIL gave up domestic scheduled routes in favour of these carriers. As noted, both Air Canada and CAIIL reported increased output (passenger-kilometres) in 1994. The volume of output reported by the affiliates in the last three years was closely tied to the output of Air Canada and CAIIL, and much less

Les deux principaux transporteurs ont également déclaré des résultats semblables sur le plan de la compression des dépenses. Le total des dépenses d'exploitation et des intérêts nets (revenus d'intérêts moins intérêts versés) a enregistré une faible hausse de 2% dans le cas d'Air Canada, et une baisse de 1% dans celui de LACI. Bien qu'Air Canada ait affiché une croissance de 2% du nombre d'emplois, ses charges salariales totales ont fléchi de 2%. Dans le cas de LACI, les emplois ont régressé de 5%, mais les charges salariales ont augmenté de 2%. LACI a réalisé des économies substantielles en réduisant de 27% ses frais d'intérêts.

Sur le plan des recettes, Air Canada a connu en 1994 une année semblable à 1989. Les effectifs de ce transporteur ont été inférieurs de 19% et les charges salariales ont été supérieures de 28% aux chiffres correspondants de 1989. Bien que le nombre de pilotes en 1994 ait été inférieur de 29% à celui de 1989, la rémunération qui leur a été versée n'a diminué que de 13% par rapport à 1989.

Les recettes déclarées par LACI auraient atteint un niveau inégalé en 1994 si la classification n'avait pas été révisée (voir le tableau explicatif 1). Comparativement à 1990, année où les recettes ont atteint un niveau sans précédent, les effectifs de ce transporteur ont été supérieurs de 2%, mais les charges salariales ont marqué un écart vers le bas de 19%. Le nombre de pilotes a été inférieur de 12%, et la rémunération qui leur a été versée, de 4%.

Plusieurs facteurs ont influé sur les variations du revenu de base déclaré par les principaux transporteurs aériens entre 1993 et 1994. En 1993, Air Canada a bénéficié d'une remise de 46 millions\$ au titre de la taxe sur le carburant, mais a versé 76 millions\$ en dépenses liées à la réduction des effectifs. Comme ce transporteur n'a reçu aucune remise et n'a pas engagé de dépenses pour la compression de son personnel en 1994, l'amélioration de 241 millions\$ de son revenu de base inclut 30 millions\$ à ce titre.

Principaux transporteurs et transporteurs affiliés et marché des services réguliers - 1994

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente les activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et de LACI. Les données relatives à ces groupes comprennent les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées. Ce tableau contient des révisions apportées aux données trimestrielles diffusées antérieurement. Enfin, la part du marché est indiquée en proportion des activités de ces transporteurs seulement, et non de l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

Pour les fins de ce tableau, les Liaisons d'Air Canada étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien se composaient d'Air Atlantic, de Calm Air, d'Inter-Canadien, d'Ontario Express et de Time Air.

La figure 5 montre les variations en pourcentage des passagers-kilomètres parcourus sur les vols réguliers par les quatre entités (deux principaux transporteurs et deux réseaux de sociétés affiliées) au cours des six dernières années. L'élément le plus apparent à noter dans ce graphique est la diminution de l'instabilité au cours des dernières années. L'instabilité des sociétés affiliées pendant les premières années a été surtout attribuable à des transformations结构变化, Air Canada et LACI ayant abandonné leurs vols réguliers intérieurs au profit de ces transporteurs. Tel que noté, Air Canada et LACI ont déclaré une augmentation de leur production (en passagers-kilomètres) en 1994. Le volume de la production déclaré par les transporteurs

Text Table 2

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1994

Tableau explicatif 2

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1994

	'000	Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadiens
Passengers - Passagers	'000	11 262	6 932	3 944	2 885
Percentage change - Variation en pourcentage	%	6.0	1.2	5.2	-3.6
Market share - Part du marché	%	45.0	27.7	15.8	11.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	23 033	20 662	1 808	1 325
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.4	3.6	8.2	-0.8
Market share - Part du marché	%	49.2	44.1	3.9	2.8
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	36 708	30 313	3 592	2 811
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.1	3.9	2.9	-3.9
Market share - Part du marché	%	50.0	41.3	4.9	3.8
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	2 572	2 080	532	352
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.8	8.6	8.8	-0.5
Market share - Part du marché	%	46.5	37.6	9.6	6.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	356	258	219	160
Percentage change - Variation en pourcentage	%	9.7	4.0	2.6	-11.6
Market share - Part du marché	%	35.9	26.0	22.0	16.1
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	15 206	9 817	18 194	6 829
Percentage change - Variation en pourcentage	%	5.8	-0.3	4.1	1.3
Market share - Part du marché	%	60.8	39.2	72.7	27.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	24 841	21 987	43 696	3 132
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.1	3.4	8.1	4.2
Market share - Part du marché	%	53.0	47.0	93.3	6.7
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	40 300	33 125	67 021	6 403
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.9	3.2	9.8	-0.2
Market share - Part du marché	%	54.9	45.1	91.3	8.7
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	3 103	2 432	4 652	883
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.9	7.2	11.4	4.9
Market share - Part du marché	%	56.1	43.9	84.0	16.0
Hours Flown - Heures de vol	'000	575	418	614	378
Percentage change - Variation en pourcentage	%	6.8	-2.6	7.2	-3.9
Market share - Part du marché	%	57.9	42.1	61.9	38.1

to structural changes. However, one of the Partners, Ontario Express, did drop many of its destinations, including all of its transborder operations in 1993, and reduced the number of aircraft in its fleet from 26 to 8. In 1994, there were several factors which probably prevented the affiliates from being as busy as they could have been. These factors included labour disputes and the grounding of ATR-42 aircraft used by the CAI Partners in December.

affiliés au cours des trois dernières années a été étroitement lié à la production enregistrée par Air Canada et LACI, et beaucoup moins aux changements structuraux. Toutefois, l'un des partenaires, soit Ontario Express, a supprimé un grand nombre de ses destinations, notamment la totalité de ses activités transfrontalières en 1993, et a réduit sa flotte de 26 à 8 appareils. En 1994, plusieurs facteurs ont probablement empêché les transporteurs affiliés d'être aussi actifs qu'ils l'auraient pu. Parmi ces facteurs, mentionnons les conflits de travail et l'interdiction de vol imposée en décembre au ATR-42 utilisé par les partenaires de LACI.

Figure 5

**Percentage Change in Passenger-kilometres,
Major Carriers and Affiliates,
1989 - 1994**

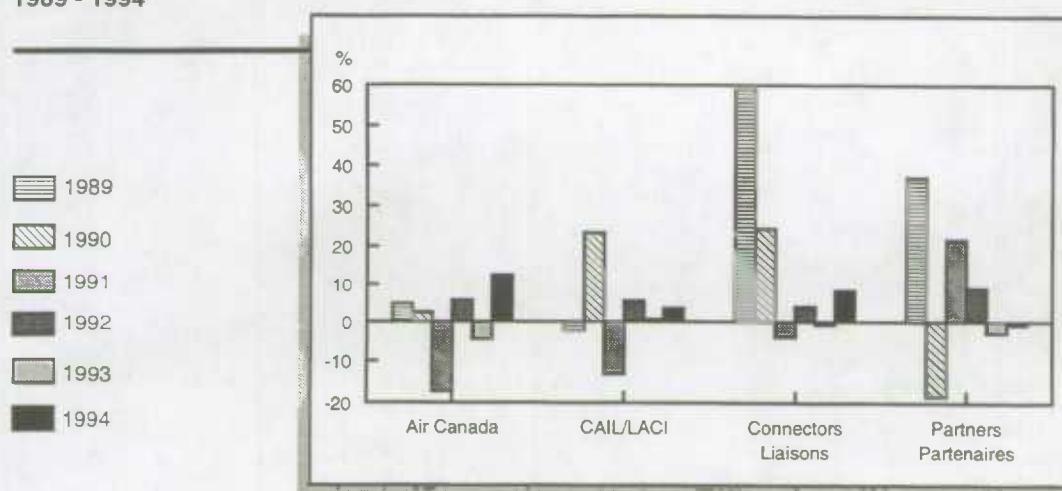


Figure 5

**Variation en pourcentage du nombre de passagers-kilomètres, principaux transporteurs et transporteurs affiliés,
1989 - 1994**

Competition For the Major Families

Text Table 3 examines market share for domestic passenger-kilometres by carriers which compete with the major scheduled carriers, using jet aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1994, this group has included the scheduled operations of Nationair and Intair, as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice and others. In this table, these carriers are referred to as the non-family group and their domestic passenger-kilometres flown are compared with those of the major carriers and their scheduled networks of affiliates.

In 1994, the non-family group grew by 7.3% in the domestic market, while the families grew by 5.3%. The difference in growth rates had almost no effect on market share held by the two groups.

Text Table 3

Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988-1994

Year Année	Wardair	Non Family Group Groupe des transporteurs non affiliés	Families Groupes	Share of Total - Part du total		
				Wardair	Non Family Group	Families
				Groupes	Groupes	Groupes
'000 000						
1988	2 242	23	21 422	9.5	0.1	90.4
1989	2 430	322	21 080	10.2	1.4	88.5
1990	...	1 305	22 416	...	5.5	94.5
1991	...	1 172	19 667	...	5.6	94.4
1992	...	1 543	19 884	...	7.2	92.8
1993	...	2 184	18 256	...	10.7	89.3
1994	...	2 342	19 233	...	10.9	89.1

La concurrence pour les groupes principaux

Le tableau explicatif 3 vise à examiner la part du marché en ce qui concerne les passagers-kilomètres intérieurs réalisés par les transporteurs qui font concurrence aux principaux transporteurs à services réguliers, en se servant des aéronefs à réaction de 85 sièges ou plus. Pendant la période 1988 à 1994, ce groupe a compris les opérations régulières de Nationair et d'Intair, ainsi que les opérations affrétées d'Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice et d'autres. Dans ce tableau, ces transporteurs sont regroupés sous la rubrique «groupe des transporteurs non affiliés» et les passagers-kilomètres intérieurs qu'ils ont réalisés ont été mis en comparaison avec ceux réalisés par les principaux transporteurs et leurs réseaux réguliers des transporteurs affiliés.

En 1994, le groupe des transporteurs non affiliés a augmenté de 7,3% dans le marché intérieur, tandis que les groupes principaux ont augmenté de 5,3%. La différence en taux de croissance n'a pratiquement pas eu d'impact sur la part du marché détenue par ces deux groupes.

Tableau explicatif 3

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence, 1988-1994

Yields by Size of Hub

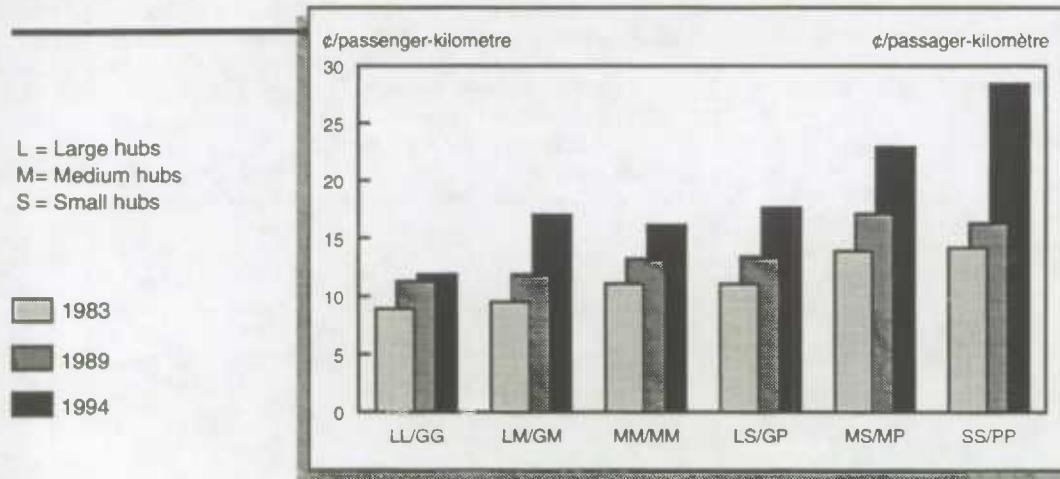
by Bradley Snider

Note to readers

In this article, cities are classified as "Large hubs", "Medium hubs", or "Small hubs" based on the scheduled domestic traffic of Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers. A large hub accounted for 10.0% or more of all enplanements of these carriers in a given year. A medium hub accounted for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, while a small hub enplaned between 0.5% and 2.0% (lower limit included) of that year's domestic scheduled passengers. For a list of cities included in each hub category in each year, see Text Table 4.

This article is a 12-year summary of domestic yields by hub category derived from the Fare Basis Survey. It shows that, from the beginning of the survey in 1983 to 1994, yield (revenue per passenger-kilometre) for travel between small hubs grew at a rate two and a half times greater than the rate of increase of yields for travel between large hubs. Since 1988, the year of deregulation, yields for travel between small hubs have grown at five times the rate for the largest hubs, despite the presence of significant competition.

Figure 6
Domestic scheduled yields between small hubs have risen faster than yields between medium or large hubs



Yields were consistently higher for small hubs

Since 1983, the hub combination "small-small" has always had the highest yields, while the combination "large-large" has always had the lowest. In 1983, however, the differences in yields between different sizes of hubs

Les revenus moyens selon la taille des villes-pivots

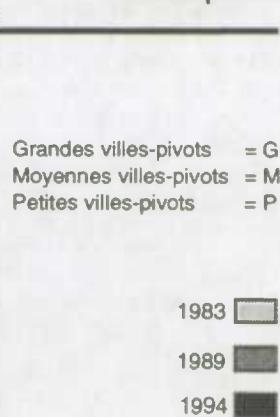
par Bradley Snider

Note aux utilisateurs

Dans cette étude, les villes sont classées comme «grandes villes-pivots», «moyennes villes-pivots», ou «petites villes-pivots» selon le niveau du trafic intérieur régulier des transporteurs aériens canadiens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II. Une grande ville-pivot est responsable de 10,0% ou plus de l'ensemble des embarquements de ces transporteurs dans une année donnée. 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 accapte de 0,5% à 2,0% (borne inférieure incluse) des passagers réguliers intérieurs de l'année observée. Pour une liste des villes incluses dans chaque catégorie de villes-pivots pour chaque année, voir le tableau explicatif 4.

Cette étude résume, pour une période de 12 années, les revenus intérieurs moyens selon les catégories de villes-pivots dérivés à partir de l'Enquête sur la base tarifaire. L'étude montre que, depuis le début de l'enquête en 1983 jusqu'à 1994, le taux de progression du revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) pour les voyages entre les petites villes-pivots a été 2,5 fois supérieur à celui observé entre les grandes villes-pivots. Depuis 1988, l'année de la libéralisation, le taux de progression du revenu moyen pour les voyages entre les petites villes-pivots a été cinq fois supérieur à celui des grandes villes-pivots, malgré la présence d'une forte concurrence.

Figure 6
Les revenus moyens des services réguliers intérieurs entre les petites villes-pivots ont augmenté plus rapidement que ceux entre les moyennes ou grandes villes-pivots



Les revenus moyens des petites villes-pivots demeurent plus élevés

Depuis 1983, les revenus moyens les plus élevés sont invariablement observés dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit» et les plus faibles, dans la catégorie «grand-grand». Cependant, en 1983, les écarts dans les revenus moyens entre

were relatively small. For example, in 1983, the highest yield for "All Fares" was 14.2 cents for travel between small hubs, but this was only 5.3 cents greater than the lowest yield of 8.9 cents for travel among large hubs. The spread actually diminished up to 1988, when the highest yield was only 3.4 cents greater than the lowest yield. (See Text Table 5(a).)

The differences in yields between hub combinations increased rapidly after 1988, reaching a maximum in 1991, when the yield for travel between small hubs reached 35.4 cents, 3.3 times the average yield of 10.8 cents among the large hubs (see Text Table 5(b)). Since then, the spread has stabilized and even decreased slightly. In 1994, the yield for the combination "small-small" was 28.4 cents, two and a half times the 11.9 cent yield for the "large-large" combination. This is still twice the average spread of the pre-1988 period.

Yields for small hubs have grown at a greater rate

Between 1983 and 1994, the "All Fare" yields for travel between the large hubs have risen at an annual rate of 2.7% per year. This is well below the average annual inflation rate of 3.6% during this same period. In contrast, the "All Fare" yields for travel between small hubs increased at an average annual rate of 6.5% between 1983 and 1994, or 2.4 times the rate of increase for large hubs.

Since 1988, the "All Fare" yield for travel among small hubs has increased at a rate of 13.0% per year, or five times the 2.6% annual rate of increase for travel among large hubs.

This difference cannot be ascribed to a lack of competition at the small hubs in comparison to the large hubs. In 1983, the small hubs were mostly served by one major or regional carrier, as licensed by the Air Transport Committee of the then Canadian Transport Commission. In 1994, according to the National Transportation Agency 1994 Annual Review, both major carriers, or their affiliates, and some independent carriers provided scheduled services among the small hubs. In addition, at two of the small hubs (Regina and St. John's) charter carriers provided competing domestic services. This level of charter competition was, admittedly, somewhat less than that found at the large and medium hubs, all of which had competing domestic services from charter carriers.

Changing prices caused by changing markets

The observed rise in price per passenger-kilometre is better explained by the changing economics of domestic passenger traffic, where two developments in particular stand out; first, the declining numbers of domestic passengers, and secondly, the ending of cross-subsidization.

les différentes tailles de villes-pivots étaient relativement petits. En 1983, par exemple, pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», le revenu moyen le plus élevé était de 14,2 cents pour les voyages entre les petites villes-pivots, soit une différence de seulement 5,3 cents par rapport au revenu moyen le plus faible (8,9 cents) qui fut obtenu pour les voyages entre les grandes villes-pivots. L'écart a diminué jusqu'en 1988, quand le revenu moyen le plus élevé était de seulement 3,4 cents supérieur à celui du plus faible. (Voir le tableau explicatif 5(a).)

Les différences dans les revenus moyens entre les catégories de villes-pivots se sont accrues rapidement depuis 1988, atteignant un sommet en 1991, quand le revenu moyen pour les voyages entre les petites villes-pivots a atteint 35,4 cents, soit 3,3 fois le revenu moyen de 10,8 cents entre les grandes villes-pivots (voir le tableau explicatif 5(b)). Depuis lors, l'écart s'est stabilisé, et a même légèrement régressé. En 1994, le revenu moyen pour la catégorie «petit-petit» était de 28,4 cents, 2,5 fois le revenu moyen de 11,9 cents pour la catégorie «grand-grand». Cet écart représente encore le double de celui de la période antérieure à 1988.

Les revenus moyens pour les petites villes-pivots ont progressé plus rapidement

Entre 1983 et 1994, les revenus moyens du groupe tarifaire «tous les tarifs» pour les voyages entre les grandes villes-pivots ont augmenté à un taux annuel de 2,7% par année. Ceci est bien inférieur au taux d'inflation annuel moyen de 3,6% enregistré au cours de cette période. Par ailleurs, les revenus moyens du groupe tarifaire «tous les tarifs» pour les voyages entre les petites villes-pivots ont augmenté à un taux annuel moyen de 6,5% entre 1983 et 1994, soit un taux de croissance de 2,4 fois supérieur à celui des grandes villes-pivots.

Depuis 1988, le revenu moyen du groupe tarifaire «tous les tarifs» pour les voyages entre les petites villes-pivots s'est accru à un taux annuel de 13,0%, soit cinq fois le taux d'augmentation annuel de 2,6% pour les voyages entre les grandes villes-pivots.

Cette différence ne peut être attribuée à un manque de concurrence dans les petites villes-pivots en comparaison des grandes villes-pivots. En 1983, les petites villes-pivots étaient principalement desservies par un seul transporteur principal ou régional, tel qu'autorisé par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports qui existait à cette époque. En 1994, selon l'Examen annuel de 1994 de l'Office national des transports, toutes les petites villes-pivots étaient desservies, au titre des services réguliers, par les deux principaux transporteurs, ou leurs sociétés affiliées, et par quelques transporteurs indépendants. De plus, les sociétés d'affrètement ont offert des services intérieurs concurrentiels à deux des petites villes-pivots (Regina et St. John's). Ce niveau de concurrence de la part des sociétés d'affrètement était, de l'aveu général, un peu moins élevé que celui des grandes et moyennes villes-pivots. Dans chacune de celles-ci, les sociétés d'affrètement ont exploité des services intérieurs concurrentiels.

Les variations des prix suivent les variations des marchés

Une meilleure explication des hausses observées dans les prix par passager-kilomètre est la transformation de la structure économique du marché intérieur, où deux faits se dégagent en particulier; premièrement, le déclin du nombre de passagers intérieurs, et deuxièmement, la fin des subventions horizontales.

The decline in domestic passenger numbers means that the economies of scale are working against domestic travel, and in particular travel among small hubs. The Domestic Passenger Origin and Destination Survey shows that between 1980 and 1993, total domestic passenger traffic decreased in absolute terms by 21.5%. In terms of market share in comparison to international traffic, domestic travel declined from 50.3% to only 34.9% of all traffic. Traffic among the small hubs has decreased by even more than this. The Domestic Passenger Origin and Destination Survey shows a 39.5% decrease in travel between the small hubs over this same period. This means that the fixed costs borne by each traveller between small hubs has increased by more than those travelling among large and medium hubs.

This increase in unit costs has been compounded by the ending of cross-subsidization. Under regulation, airlines were expected to provide services at comparable rates per kilometre to most of their destinations, using revenue from profitable routes to subsidize losses incurred on uneconomic routes. Since deregulation, yields and prices have tended to move to levels that recover the full economic cost of providing the service. For travel between large hubs, this has meant increases in yields less than inflation, while yields for travel among medium and small hubs have seen large real increases.

Le déclin du nombre de passagers intérieurs signifie que les économies d'échelle ne fonctionnent plus en faveur des voyages intérieurs, et en particulier pour les voyages entre les petites villes-pivots. L'Enquête sur l'origine et la destination des passagers intérieurs montre, qu'entre 1980 et 1993, le trafic intérieur total de passagers a diminué de 21,5% en termes absolus. Sur le plan des parts du marché, la part du marché intérieur sur l'ensemble du trafic (intérieur et international) a diminué de 50,3% en 1980 à 34,9% en 1993. Le trafic entre les petites villes-pivots a régressé davantage au cours de cette période, soit 39,5% selon l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers intérieurs. Ceci signifie que les coûts fixes payés par chaque passager entre les petites villes-pivots ont enregistré des gains supérieurs aux coûts payés par les passagers entre les grandes et moyennes villes-pivots.

L'augmentation des coûts unitaires a été aggravée par la fin des subventions horizontales. À l'ère de la réglementation, les compagnies aériennes devaient fournir des services en utilisant des taux comparables sur la plupart de leurs routes. Elles utilisaient alors les recettes des routes rentables pour subventionner les pertes encourues sur les routes non-rentables. Depuis la libéralisation, les revenus moyens et les prix se sont déplacés vers des niveaux qui reflètent les coûts économiques réels des services offerts. Pour les voyages entre les grandes villes-pivots, les augmentations des revenus moyens ont été moindres que celles du taux d'inflation, alors que les revenus moyens pour les voyages entre les moyennes et petites villes-pivots ont subi de fortes hausses en termes réels.

Text Table 4
Classification of Cities by Hub Category, 1983-1994

	1983-1989	1990	1991	1992	1993	1994
Large/Grand	Montréal Toronto Vancouver	Montréal Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver
Medium/Moyen	Calgary Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Calgary Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg Victoria	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg Victoria
Small/Petit	Fredericton Kelowna Moncton Prince George Québec Regina Saint John Saskatoon St. John's Thunder Bay Victoria Windsor	Kelowna	Kelowna	Kelowna	Kelowna	Kelowna

Tableau explicatif 4
Classification des villes par catégorie de villes-pivots, 1983-1994

Text Table 5(a)**Yields on Domestic Scheduled Services by Hub Category and Fare Type Group - Level I Air Carriers, 1983-1988¹**

Hub Category	1983	1984	1985	1986	1987	1988	Change 1988/1983 Variation
Catégorie de villes-pivots							
Cents per passenger-kilometre - Cents par passager-kilomètre							
All fares - Tous les tarifs							%
Large-large/Grand-grand	8.9	9.4	10.1	9.9	10.7	10.2	14.6
Large-medium/Grand-moyen	9.5	9.7	10.1	10.4	11.1	10.7	12.6
Large-small/Grand-petit	11.1	10.9	11.4	11.4	12.4	12.1	9.0
Medium-medium/Moyen-moyen	11.1	11.2	11.7	11.8	12.5	12.0	8.1
Medium-small/Moyen-petit	13.9	13.7	14.3	14.8	15.0	14.8	6.5
Small-small/Petit-petit	14.2	13.0	12.6	14.3	11.8	13.6	-4.2
First class-Première classe							
Large-large/Grand-grand	17.2	16.9	17.3	16.7	16.5	19.7	14.5
Large-medium/Grand-moyen	18.1	17.8	17.9	18.2	17.9	19.7	8.8
Large-small/Grand-petit	18.0	16.9	17.7	18.7	14.1	17.1	-5.0
Medium-medium/Moyen-moyen	18.7	18.3	18.2	18.7	15.4	17.9	-4.3
Medium-small/Moyen-petit	21.5	19.8	19.8	20.2	18.0	18.8	-12.6
Small-small/Petit-petit	22.2	23.7	--	16.0	--	--	...
Business class-Classe affaires							
Large-large/Grand-grand	--	--	--	--	--	--	--
Large-medium/Grand-moyen	--	--	--	--	--	--	--
Large-small/Grand-petit	--	--	--	--	--	--	--
Medium-medium/Moyen-moyen	--	--	--	--	--	--	--
Medium-small/Moyen-petit	--	--	--	--	--	--	--
Small-small/Petit-petit	--	--	--	--	--	--	--
Economy-Économique²							
Large-large/Grand-grand	13.8	14.7	15.3	15.5	16.4	17.7 (18.9) ³	28.3
Large-medium/Grand-moyen	13.4	14.4	15.1	15.9	16.7	18.1 (18.5)	35.1
Large-small/Grand-petit	14.8	15.7	16.6	17.3	18.2	19.1 (19.5)	29.1
Medium-medium/Moyen-moyen	14.4	15.4	16.3	17.2	18.2	19.3 (19.8)	34.0
Medium-small/Moyen-petit	17.3	18.0	19.1	19.9	20.8	21.8 (22.0)	26.0
Small-small/Petit-petit	19.3	19.6	18.5	21.1	18.1	22.9 (22.9)	18.7
Discounted-Réduit							
Large-large/Grand-grand	5.9	6.4	7.1	7.3	7.5	7.4	25.4
Large-medium/Grand-moyen	6.8	6.8	7.3	7.9	8.1	7.7	13.2
Large-small/Grand-petit	8.3	8.0	8.8	9.1	9.7	9.3	12.1
Medium-medium/Moyen-moyen	7.3	7.3	7.9	8.2	8.1	7.9	8.2
Medium-small/Moyen-petit	10.4	9.9	10.7	11.2	10.6	10.6	1.9
Small-small/Petit-petit	11.1	9.8	10.3	11.2	8.5	10.1	-9.0

¹ For the years 1983 to 1986, the following carriers were included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. For 1987 and 1988, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair were included.

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 (LACI) et Wardair étaient inclus.

² Includes business class fares, 1983-1988.

² Comprend la classe affaires, 1983-1988.

³ Excludes business class fares.

³ Exclut la classe affaires.

Tableau explicatif 5(a)**Les revenus moyens des services intérieurs réguliers selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens de niveau I, 1983-1988¹**

Text Table 5(b)**Yields on Domestic Scheduled Services by Hub Category and Fare Type Group - Level I Air Carriers, 1989-1994⁴**

Hub Category Catégorie de villes-pivots	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Change 1994/1983 Variation	Change 1994/1988 Variation
Cents per passenger-kilometre - Cents par passager-kilomètre								
All fares - Tous les tarifs								
Large-large/Grand-grand	11.3	12.1	10.8	10.3	11.5	11.9	33.7	16.7
Large-medium/Grand-moyen	11.9	13.1	14.6	13.9	16.2	17.0	78.9	58.9
Large-small/Grand-petit	13.4	13.7	16.7	16.2	17.0	17.6	58.6	45.5
Medium-medium/Moyen-moyen	13.2	14.7	15.9	15.5	16.6	16.1	45.0	34.2
Medium-small/Moyen-petit	17.1	19.3	19.8	19.1	23.5	22.9	64.7	54.7
Small-small/Petit-petit	16.3	30.8	35.4	30.5	29.9	28.4	100.0	108.8
First class-Première classe								
Large-large/Grand-grand	20.8	23.2	25.9	23.2	22.5	20.9	21.5	6.1
Large-medium/Grand-moyen	21.2	23.9	28.7	31.3	25.2	25.2	39.2	27.9
Large-small/Grand-petit	18.1	20.3	26.9	23.5	24.0	24.8	37.8	45.0
Medium-medium/Moyen-moyen	20.1	22.5	23.1	**	24.7	25.3	35.3	41.3
Medium-small/Moyen-petit	18.7	23.4	**	**	28.9	30.8	43.3	63.8
Small-small/Petit-petit	10.9	**	--	--	--	--	...	...
Business class-Classe affaires								
Large-large/Grand-grand	18.3	20.2	21.3	21.4	23.7	24.2	...	50.3
Large-medium/Grand-moyen	19.3	21.4	24.1	25.6	28.0	29.0	...	65.7
Large-small/Grand-petit	19.0	21.0	23.5	24.0	26.4	27.2	...	62.9
Medium-medium/Moyen-moyen	19.2	21.7	25.7	25.8	27.9	27.7	...	62.9
Medium-small/Moyen-petit	23.3	26.7	28.6	27.5	33.9	34.4	...	66.2
Small-small/Petit-petit	36.2	42.1	46.1	49.2	47.9	55.6	...	...
Economy-Économique⁵								
Large-large/Grand-grand	20.5	19.8	19.1	17.6	21.1	23.7	71.7	25.4
Large-medium/Grand-moyen	20.1	21.6	25.2	23.9	27.9	29.9	123.1	61.6
Large-small/Grand-petit	21.2	22.9	30.1	29.1	30.1	32.3	118.2	65.6
Medium-medium/Moyen-moyen	20.8	23.3	23.6	23.7	25.7	26.3	82.6	32.8
Medium-small/Moyen-petit	24.4	27.8	29.2	27.9	34.4	35.7	106.4	62.3
Small-small/Petit-petit	28.0	37.5	43.5	43.0	42.3	42.8	121.8	86.9
Discounted-Réduit								
Large-large/Grand-grand	8.0	9.1	8.5	8.1	8.4	8.7	47.5	17.6
Large-medium/Grand-moyen	8.7	9.8	11.2	10.9	12.2	12.8	88.2	66.2
Large-small/Grand-petit	10.3	10.5	13.0	12.8	12.1	12.3	48.2	32.3
Medium-medium/Moyen-moyen	8.9	9.9	11.8	11.5	11.1	10.9	49.3	38.0
Medium-small/Moyen-petit	12.2	13.5	14.5	13.9	16.4	15.9	52.9	50.0
Small-small/Petit-petit	11.7	16.9	24.6	21.1	18.5	18.8	69.4	86.1

Tableau explicatif 5(b)**Les revenus moyens des services intérieurs réguliers selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens de niveau I, 1989-1994⁴**

FOR FURTHER READING**Selected Publications
from Statistics Canada****Title**

Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bilingual Ten issues/year.

Air Carrier Operations in Canada, Quarterly, Bilingual

Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly, Bilingual

Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly, Bilingual

Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual, Bilingual

Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Annual, Bilingual

Canadian Civil Aviation, Annual, Bilingual

Air Charter Statistics. Annual, Bilingual

Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Occasional, issued in 1993.

Railway Carloadings, Monthly, Bilingual

Railway Operating Statistics, Monthly, Bilingual

Rail In Canada, Annual, Bilingual

Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual, Bilingual

Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual, Bilingual

Road Motor Vehicles: Registrations, Annual, Bilingual

Trucking in Canada, Annual, Bilingual

Shipping in Canada, Annual, Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

LECTURES SUGGÉRÉES**Choisies parmi les publications de Statistique Canada****Titre**

Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bilingue Dix numéros/année.

Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel, Bilingue

Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel, Bilingue

Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel, Bilingue

Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel, Bilingue

Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel, Bilingue

Aviation civile canadienne, Annuel, Bilingue

Statistique des affrètements aériens, Annuel, Bilingue

L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation Civil
Aviation, civile, Hors Série, publiée en 1993.

Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue

Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel, Bilingue

Le transport ferroviaire au Canada, Annuel, Bilingue

Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel, Bilingue

Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel, Bilingue

Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel, Bilingue

Le camionnage au Canada, Annuel, Bilingue

Le transport maritime au Canada, Annuel, Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télecopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télecoopieur.

Section 1
THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1994

Section 1
REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

	Total			Change Variation %
			1993	
	\$	%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$		0.103	0.106
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$		0.333	0.322
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$		0.828	0.852
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$		153 149	169 950
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%		96.67	104.23
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%		98.15	115.99
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%		-4.94	5.98

	Air Canada			Canadian		
			1993	1994	Change Variation	1993
	\$	%				
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.110	0.112	1.8	0.096	0.101
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.332	0.305	-8.1	0.335	0.345
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.859	0.872	1.5	0.793	0.828
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	149 618	163 321	9.2	157 535	178 719
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	97.48	105.60	8.3	95.74	102.62
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	105.26	108.44	3.0	83.75	136.73
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	-2.76	7.57	...	-10.49	2.52

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1994

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1994

		1993	1994	Change Variation
Population of Canada – Population du Canada	'000	28 866.0	28 973.0	0.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	14 663.0	14 832.0	1.2
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	488 462	497 357	1.8
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 921.7	17 166.2	1.4
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	\$	577.9	550.5	-4.7
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	.. ³	..
– International travel – Voyages internationaux	\$	..³	.. ³	..
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)	\$	1 340.0	1 449.9	8.2
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	191.4	199.7	4.3
– International travel – Voyages internationaux	\$	350.7	382.2	9.0
Average cost of air fares (Level I carriers) ⁴ – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴	\$	..³	.. ³	..
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	130.4	130.7	0.2
– International travel – Voyages internationaux	\$	125.7	131.3	4.5
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100	140.5	147.6	5.1
– All items – Ensemble		130.4	130.7	0.2
– Transportation – Transports		125.7	131.3	4.5
– Public transportation – Transport public		140.5	147.6	5.1
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	134.0	137.7	2.8
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100	147.7	153.0	3.6
– Domestic travel – Voyages intérieurs		112.3	119.9	6.8
– International travel – Voyages internationaux		147.7	153.0	3.6
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100	113.1	117.7	4.1
– All industries – Toutes les industries		99.8	106.8	7.0
– Transport industry – Industrie du transport		67.5	69.4	2.9
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	%	11.4	10.9	-4.8

(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.² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the years 1993 and 1994. For 1992, the per capita trip spending totaled \$520 and the average spending per trip, \$101. – Ce chiffre n'est pas disponible pour les années 1993 et 1994. Au cours de l'année 1992, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$520 et les dépenses moyennes par voyage, \$101.⁴ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.

Part I**COMMERCIAL AVIATION****Section 2****OPERATING STATISTICS****Table 2.1****Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
1994****Partie I****AVIATION COMMERCIALE****Section 2****STATISTIQUES D'EXPLOITATION****Tableau 2.1****Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens, 1994**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1993	1994		1993	1994	
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	98	93	-5.1	244	232	-4.9
Passengers – Passagers	31 139	32 476	4.3	31 483	32 863	4.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 625 635	kg 650 288	3.9	kg 653 340	kg 683 584	4.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	60 675 713	65 639 768	8.2	60 752 162	65 739 173	8.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	6 067 571	6 563 977	8.2	6 075 216	6 573 917	8.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 636 198	1 790 004	9.4	1 646 108	1 798 639	9.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	7 703 769	8 353 981	8.4	7 721 324	8 372 556	8.4
Hours flown – Heures de vol	1 514	1 567	3.5	1 989	2 100	5.5
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	25 288	26 046	3.0	25 348	26 109	3.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg 520 736	kg 515 247	-1.1	kg 522 326	kg 516 712	-1.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	43 876 470	47 184 677	7.5	43 887 217	47 196 369	7.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 387 647	4 718 468	7.5	4 388 722	4 719 637	7.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 564 560	1 661 603	6.2	1 564 809	1 661 866	6.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 952 207	6 380 071	7.2	5 953 531	6 381 503	7.2
Hours flown – Heures de vol	1 152	1 180	2.4	1 167	1 193	2.3
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	5 851	6 430	9.9	6 135	6 754	10.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 104 899	kg 135 041	28.7	kg 131 014	kg 166 872	27.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	16 799 243	18 455 091	9.9	16 864 946	18 542 804	9.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 679 924	1 845 509	9.9	1 686 495	1 854 280	9.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	71 637	128 401	79.2	81 299	136 773	68.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 751 562	1 973 910	12.7	1 767 793	1 991 053	12.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	361	387	7.0	508	543	6.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	39.5	315	363	15.5
Hours flown: total – Heures de vol: total	362	387	7.0	823	907	10.2

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, 1994

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1994

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1994 '000	Change 1994/1993 Variation	1994 '000	Change 1994/1993 Variation	1994 '000	Change 1994/1993 Variation
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	20 769	2.9	5 961	3.5	6 132	10.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 443 601	5.1	70 882	-7.8	169 102	9.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	22 466 197	5.6	11 056 373	2.4	32 216 603	12.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 246 620	5.6	1 105 637	2.4	3 221 660	12.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	540 366	4.3	171 930	-8.1	1 086 343	15.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 786 986	5.4	1 277 567	0.8	4 308 004	13.1
Hours flown – Heures de vol	1 631	3.9	212	8.5	257	14.2
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	18 636	1.9	4 060	6.2	3 412	5.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 305 632	-4.6	45 023	-10.6	166 058	9.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	19 598 257	5.2	6 632 033	6.9	20 966 079	10.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 959 826	5.2	663 203	6.9	2 096 608	10.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	443 000	-6.1	146 250	-10.6	1 072 616	15.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 402 826	3.0	809 453	3.3	3 169 224	11.8
Hours flown – Heures de vol	888	-0.1	153	9.6	152	9.9
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	2 133	12.6	1 901	-1.9	2 720	18.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 137 969	35.8	25 859	-2.4	3 044	4.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 867 940	8.4	4 424 340	-3.8	11 250 524	16.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	286 794	8.4	442 434	-3.8	1 125 052	16.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	97 366	111.5	25 680	8.5	13 727	18.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	384 160	23.6	468 114	-3.2	1 138 780	17.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	409	5.8	60	5.8	75	14.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	334	13.6	-	-	30	40.9
Hours flown: total – Heures de vol: total	742	9.2	60	5.8	104	21.0

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1994

	Total			Change Variation
	1993	1994	'000	
			'000	
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		18 871	19 521	3.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	408 834	391 313	-4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		43 752 219	46 751 100	6.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 375 222	4 675 110	6.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 492 646	1 589 387	6.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		5 867 868	6 264 497	6.8
Hours flown – Heures de vol		616	653	6.0
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		17 476	18 194	4.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	406 999	389 769	-4.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		40 426 448	43 695 531	8.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		61 063 175	67 021 340	9.8
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	66.20	65.20	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 042 645	4 369 553	8.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 486 607	1 583 789	6.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		5 529 252	5 953 342	7.7
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		9 199 817	10 019 079	8.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	60.10	59.42	...
Hours flown – Heures de vol		573	614	7.2
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		1 394	1 327	-4.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 836	1 544	-15.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 325 771	3 055 569	-8.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		332 577	305 557	-8.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		6 039	5 598	-7.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		338 616	311 155	-8.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voiture fixe		43	39	-10.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		43	39	-10.4

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change	1993	1994	Change
			Variation			%
			'000	'000	'000	'000
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers		11 238	11 774	4.8	7 632	7 746
Goods carried – Marchandises transportées	kg	250 802	228 725	-8.8	158 032	162 589
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		22 156 747	24 391 081	10.1	21 595 472	22 360 019
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 215 675	2 439 108	10.1	2 159 547	2 236 002
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		857 385	920 160	7.3	635 260	669 227
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		3 073 060	3 359 268	9.3	2 794 807	2 905 229
Hours flown – Heures de vol		340	369	8.8	276	283
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers		10 625	11 262	6.0	6 852	6 932
Goods carried – Marchandises transportées	kg	249 323	227 373	-8.8	157 676	162 396
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		20 491 238	23 033 199	12.4	19 935 210	20 662 332
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		31 891 514	36 708 244	15.1	29 171 661	30 313 097
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.25	62.75	...	68.34	68.16
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 049 124	2 303 320	12.4	1 993 521	2 066 233
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		851 989	915 002	7.4	634 618	668 787
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 901 113	3 218 322	10.9	2 628 139	2 735 020
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		4 967 447	5 654 765	13.8	4 232 370	4 364 313
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	58.40	56.91	...	62.10	62.67
Hours flown – Heures de vol		325	356	9.7	248	258
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers		614	512	-16.5	781	815
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 479	1 352	-8.6	356	192
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 665 508	1 357 882	-18.5	1 660 263	1 697 687
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		166 551	135 788	-18.5	166 026	169 769
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		5 396	5 158	-4.4	642	440
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		171 947	140 946	-18.0	166 669	170 209
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		15	13	-10.8	28	25
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		15	13	-10.8	28	25
						-10.2

Table 2.4

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1994

Tableau 2.4

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1994

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
All services – Tous les services							
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	17	-10.5	72	-4.0	139	-4.8	
Passengers – Passagers	10 562	-0.1	2 393	41.3	387	12.5	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 139 323	29.7	119 651	9.4	33 297	20.2	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	14 728 932	-3.4	4 159 736	148.8	99 405	30.0	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 472 893	-3.4	415 974	148.8	9 941	30.0	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	136 840	53.8	63 777	16.8	8 635	-12.9	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 609 733	-0.3	479 750	116.3	18 575	5.8	
Hours flown – Heures de vol	557	-2.0	358	8.3	533	12.1	
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers	7 201	0.1	651	4.9	63	5.7	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 49 565	5.6	75 914	13.7	1 465	-7.8	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 289 181	0.6	199 965	10.2	11 692	8.8	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	328 918	0.6	19 997	10.2	1 169	8.8	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	31 199	-8.3	46 615	6.1	263	5.8	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	360 117	-0.2	66 612	7.3	1 432	8.2	
Hours flown – Heures de vol	438	-3.7	127	2.5	13	-7.6	
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers	3 361	-0.7	1 742	62.3	324	13.9	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 89 758	48.4	43 738	2.7	31 831	21.9	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	11 439 751	-4.5	3 959 770	165.7	87 713	33.5	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 143 975	-4.5	395 977	165.7	8 771	33.5	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	105 642	92.2	17 161	61.2	8 372	-13.3	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 249 617	-0.3	413 138	158.7	17 143	5.6	
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	118	4.9	230	11.8	156	6.7	
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	--	39.5	363	15.4	
Hours flown: total – Heures de vol: total	118	4.9	230	11.8	520	12.7	

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, 1994

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1994

	1993 No. – Nbre	1994 No. – Nbre	Change
			Variation %
Number of carriers – Nombre de transporteurs	59	55	-6.8
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	14 587	14 665	0.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	37	22	-40.5
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	2 300	1 756	-23.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	1 409	1 322	-6.2
Quebec – Québec	44 208	44 184	-0.1
Ontario	17 676	16 659	-5.8
Manitoba	10 869	10 184	-6.3
Saskatchewan	1 962	1 851	-5.7
Alberta	37 898	45 035	18.8
British Columbia – Colombie-Britannique	120 696	150 392	24.6
Yukon	5 527	6 939	25.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	44 254	48 332	9.2
Total	301 423	341 341	13.2
International			
Total	21 152	29 805	40.9
	322 575	371 146	15.1

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
**Income Statement – Canadian Air Carriers,
 Levels I-IV, 1994**

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
 des niveaux I-IV, 1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 792 261	6 335 497	9.4
– Passengers – Passagers	5 180 855	5 705 202	10.1
– Goods – Marchandises	611 406	630 294	3.1
Charter services – Services d'affrètement	1 439 459	1 714 518	19.1
– Passengers – Passagers	1 237 154	1 484 847	20.0
– Goods – Marchandises	202 305	229 671	13.5
Other flying services – Autres services aériens	55 796	66 743	19.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	2 481	1 227	-50.5
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	245 260	257 853	5.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 535 257	8 375 839	11.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	177 787	231 561	30.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 703 104	2 878 987	6.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	908 318	1 037 781	14.3
General services and administration – Services généraux et administration	3 396 622	3 452 092	1.6
Depreciation – Dépréciation	362 651	362 839	0.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 548 483	7 963 260	5.5
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(13 226)	412 579	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	54 829	62 796	14.5
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	38 095	93 449	145.3
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	392 798	392 335	-0.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(256 263)	43 462	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(572 227)	(220 140)	-61.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(585 452)	192 439	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	19 000	50 898	167.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(604 452)	141 541	...

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, 1994**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1994**

	Total		Change Variation
	1993	1994	
	\$ '000	\$ '000	
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	4 671 249	5 162 072	10.5
- Passengers – Passagers	4 175 966	4 651 712	11.4
- Goods – Marchandises	495 283	510 361	3.0
Charter services – Services d'affrètement	185 819	172 602	-7.1
- Passengers – Passagers	184 850	171 710	-7.1
- Goods – Marchandises	969	892	-7.9
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	160 866	163 026	1.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 017 934	5 497 700	9.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	114 068	130 334	14.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 649 346	1 716 412	4.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	447 600	521 076	16.4
General services and administration – Services généraux et administration	2 728 608	2 669 258	-2.2
Depreciation – Dépréciation	250 903	237 447	-5.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 190 525	5 274 527	1.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(172 591)	223 173	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	49 889	61 161	22.6
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	33 113	88 854	168.3
Interest expenses – Intérêts versés	304 489	309 442	1.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(241 863)	41 454	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(463 350)	(117 972)	-74.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(635 942)	105 201	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(13 838)	5 417	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(622 104)	99 784	...

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change	1993	1994	Change
			Variation			Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	2 543 250	2 851 277	12.1	2 127 999	2 310 795	8.6
– Passengers – Passagers	2 260 756	2 571 770	13.8	1 915 210	2 079 942	8.6
– Goods – Marchandises	282 494	279 507	-1.1	212 789	230 853	8.5
Charter services – Services d'affrètement	96 327	77 195	-19.9	89 492	95 407	6.6
– Passengers – Passagers	95 358	76 303	-20.0	89 492	95 407	6.6
– Goods – Marchandises	969	892	-7.9	-	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	76 255	80 259	5.3	84 611	82 766	-2.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 715 833	3 008 732	10.8	2 302 101	2 488 968	8.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	102 146	107 885	5.6	11 922	22 449	88.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	811 294	905 915	11.7	838 052	810 497	-3.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	277 846	324 131	16.7	169 754	196 944	16.0
General services and administration – Services généraux et administration	1 456 907	1 389 735	-4.6	1 271 700	1 279 522	0.6
Depreciation – Dépréciation	137 819	121 464	-11.9	113 084	115 983	2.6
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 786 013	2 849 131	2.3	2 404 513	2 425 396	0.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(70 180)	159 601	...	(102 411)	63 573	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	36 718	60 217	64.0	13 171	945	-92.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	29 752	69 034	132.0	3 361	19 820	489.8
Interest expenses – Intérêts versés	198 499	226 081	13.9	105 990	83 362	-21.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(139 065)	69 956	...	(102 799)	(28 502)	-72.3
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(271 093)	(26 873)	-90.1	(192 257)	(91 099)	-52.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(341 273)	132 727	...	(294 668)	(27 526)	-90.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(15 245)	3 850	...	1 407	1 567	11.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(326 028)	128 878	...	(296 075)	(29 094)	-90.2

Table 3.3
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1994

Tableau 3.3
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1994

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	1 032 202	4.0	124 687	11.3	16 535	2.7
– Passengers – Passagers	951 902	3.9	86 959	16.1	14 630	3.2
– Goods – Marchandises	80 299	4.2	37 728	1.6	1 906	-0.9
Charter services – Services d'affrètement	601 099	2.9	328 325	53.4	612 492	34.4
– Passengers – Passagers	543 138	-1.4	294 165	65.2	475 833	47.0
– Goods – Marchandises	57 961	73.5	34 160	-5.2	136 659	3.6
Other flying services – Autres services aériens	21 835	11.0	20 970	4.3	23 937	49.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	x ¹	...	250	43.7
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	40 223	20.9	41 821	3.1	13 760	30.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 695 359	4.0	515 804	32.6	666 975	33.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 718	-3.9	11 183	23.4	76 327	89.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	648 171	-2.3	250 535	33.9	263 870	29.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	274 360	4.1	91 739	13.7	150 606	29.3
General services and administration – Services généraux et administration	570 512	10.5	109 263	48.0	103 059	32.3
Depreciation – Dépréciation	67 265	2.5	23 328	25.4	34 799	26.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 574 026	3.3	486 047	31.7	628 660	35.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	121 334	13.8	29 757	49.2	38 315	16.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(1 311)	...	2 945	-32.1	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	3 079	-27.7	1 516	108.8	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	73 536	-8.3	9 357	15.4	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	4 460	...	(2 452)	-54.7	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(67 308)	-20.2	(7 348)	-13.0	(27 512)	71.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	54 026	142.2	22 409	95.0	10 803	-35.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	33 421	30.1	9 803	422.5	2 257	-57.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	20 605	...	12 606	31.1	8 545	-25.1

¹ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1994**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	369 415	504 704	36.6
– Passengers – Passagers	262 865	395 447	50.4
– Goods – Marchandises	106 549	109 257	2.5
Other flying services – Autres services aériens	11 872	11 380	-4.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	74	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	4 975	6 049	21.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	386 335	522 133	35.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	37 003	70 991	91.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	147 492	193 349	31.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	94 833	122 277	28.9
General services and administration – Services généraux et administration	57 408	76 981	34.1
Depreciation – Dépréciation	19 148	25 467	33.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	355 884	489 065	37.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	30 451	33 068	8.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net ³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(16 562)	(25 397)	53.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	13 889	7 671	-44.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	4 586	2 029	-55.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	9 303	5 642	-39.4

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers 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,
1994**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994**

	Newfoundland ³		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince-Édouard ³		Nouvelle-Écosse ³	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	227 960	8.1	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	219 094	8.4	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	8 866	1.8	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	295 388	56.4	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	239 361	56.0	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	56 027	58.7	x	...	x	...
Other flying services – Autres services aériens	12 174	-	x	...	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	x ⁵	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 900	73.1	x	...	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	542 422	30.1	x	...	x	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	34 982	89.3	x	...	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	210 131	21.2	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	113 167	29.4	x	...	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	131 386	35.8	x	...	x	...
Depreciation – Dépréciation	22 042	37.6	x	...	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	511 707	30.5	x	...	x	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation						
30 714	24.0	x	...	x	...	
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	2	-98.4	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escampes ¹	3	164.9	x	...	x	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	7 056	4.7	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	(6 093)	131.9	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(36 623)	29.8	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt						
(5 908)	-72.0	x	...	x	...	
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(672)	...	x	...	x	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(5 236)	7.30	x	...	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,
1994 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994 – suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau- Brunswick		Québec			
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	-	-	151 996	-5.4	269 423	5.4
– Passengers – Passagers	-	-	131 002	-6.7	229 853	5.1
– Goods – Marchandises	-	-	20 994	3.7	39 570	7.0
Charter services – Services d'affrètement	-	-	506 604	10.5	349 213	21.2
– Passengers – Passagers	-	-	497 520	10.8	310 985	21.7
– Goods – Marchandises	-	-	9 084	-5.0	38 227	17.2
Other flying services – Autres services aériens	-	-	24 591	20.2	7 195	-16.8
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	250	-81.0	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	32 447	29.4	16 479	-1.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	-	-	715 888	7.5	642 309	12.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	4 981	44.3	7 543	10.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	-	-	341 782	9.2	264 405	2.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	117 013	2.7	102 472	10.8
General services and administration – Services généraux et administration	-	-	209 076	-5.0	201 159	19.3
Depreciation – Dépréciation	-	-	26 421	11.3	30 383	--
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	-	-	699 272	7.4	605 961	11.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	-	-	16 616	9.7	36 348	39.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	1 159	-37.2	141	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	2 248	18.4	1 129	-23.1
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	-	-	11 096	-0.1	19 099	-7.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	-	-	(2 019)	-62.5	(578)	-87.0
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(10 691)	-16.5	(20 298)	-13.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	5 925	151.8	16 050	499.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	5 909	996.7	12 434	43.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	-	-	16	-99.1	3 616	...

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,
1994 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	39 788	-0.9	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	28 311	-1.7	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	11 476	1.1	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	28 790	7.7	24 963	26.7	255 404	6.9
– Passengers – Passagers	23 391	21.0	20 519	28.0	220 444	6.1
– Goods – Marchandises	5 399	-27.1	4 444	20.8	34 960	12.3
Other flying services – Autres services aériens	260	6.4	1 384	-51.0	275	-51.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 724	28.2	1 898	-0.8	15 599	43.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	70 561	3.0	28 246	15.5	271 277	8.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	868	-25.8	1 559	11.1	2 523	98.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	27 904	8.2	15 820	17.6	92 725	1.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	18 220	7.9	5 526	27.3	45 796	8.5
General services and administration – Services généraux et administration	18 203	9.4	3 998	12.2	89 035	15.4
Depreciation – Dépréciation	4 936	-7.0	1 403	-5.8	15 908	20.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	70 131	6.9	28 306	16.7	245 986	8.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation						
	430	-85.2	(60)	...	25 291	4.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	222	-55.2	248	-70.1	109	-73.3
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escamptes ¹	105	-32.5	157	170.5	(78)	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	1 291	37.9	295	21.4	650	49.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	806	-32.1	316	166.1	238	394.7
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(85)	...	444	-43.6	(14 764)	2.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt						
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	207	-63.2	122	...	7 953	37.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	137	-95.5	262	-74.2	2 574	-35.4

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,
1994 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1994 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	223 776	12.6	x	...	46 313	5.3
– Passengers – Passagers	215 650	12.5	x	...	37 566	5.9
– Goods – Marchandises	8 126	14.6	x	...	8 747	2.5
Charter services – Services d'affrètement	231 958	28.5	12 179	11.5	51 588	-1.3
– Passengers – Passagers	148 420	34.0	6 862	5.0	37 649	80.3
– Goods – Marchandises	83 538	19.8	5 317	44.0	13 939	-55.6
Other flying services – Autres services aériens	20 864	92.8	-	-	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	20 087	-8.2	205	-37.6	467	-78.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	496 686	20.5	12 383	10.1	98 367	-0.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	44 720	63.0	1 075	17.6	2 976	8.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	165 233	21.0	5 529	17.3	39 047	5.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	94 024	14.8	3 212	-2.9	17 276	-4.9
General services and administration – Services généraux et administration	99 611	2.3	1 989	-7.7	28 379	3.4
Depreciation – Dépréciation	21 396	14.9	302	-12.6	2 600	-2.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	424 985	18.8	12 106	5.9	90 278	4.5
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	71 701	32.2	277	...	8 089	-32.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(40)	...	122	...	79	-92.3
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	138	366.2	--	-24.3	131	97.6
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	2 408	85.2	35	-27.2	6 024	3.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	(349)	-80.7	-	-	11 745	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(26 832)	-2.8	87	-78.6	6 594	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	44 869	68.5	364	69.5	14 683	91.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	18 911	130.3	103	-3.1	515	-92.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	25 958	41.0	261	140.3	14 168	...

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.² Includes the total for Level II-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux II-IV.³ Data for Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les données pour la Nouvelle-Écosse, île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.⁵ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. – Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires 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, 1994

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1994

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers		Change Variation	Recettes-marchandises		Change Variation
	1993	1994		1993	1994	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	244 708	352 649	44.1	46 046	67 307	46.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	11 036	15 138	37.2	3 904	1 088	-72.1
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	146 240	158 243	8.2	16 840	18 741	11.3
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	72 778	68 079	-6.5	5 956	7 446	25.0
Quebec – Québec	867 340	908 084	4.7	73 277	74 483	1.6
Ontario	1 724 476	1 829 795	6.1	161 532	149 967	-7.2
Manitoba	184 850	228 878	23.8	37 852	27 807	-26.5
Saskatchewan	128 289	133 337	3.9	15 160	15 622	3.0
Alberta	538 748	637 308	18.3	61 087	67 330	10.2
British Columbia – Colombie-Britannique	838 557	934 952	11.5	109 815	120 832	10.0
Yukon	25 036	22 677	-9.4	9 977	3 921	-60.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	92 350	104 775	13.5	47 389	34 945	-26.3
Total	4 874 408	5 393 915	10.7	588 835	589 489	0.1
International	1 543 600	1 796 134	16.4	224 876	270 477	20.3
Total	6 418 009	7 190 049	12.0	813 711	859 966	5.7

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.

409658

Table 3.7

Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1994

Tableau 3.7

Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1994

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	2 214 997	2 300 242	3.8
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	602 427	800 917	32.9
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 720 056	6 794 653	1.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 008 041	1 855 336	-7.6
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	323 709	194 923	-39.8
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	104 107	61 149	-41.3
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	161 679	213 920	32.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	126 485	90 393	-28.5
Deferred charges – Frais reportés	855 534	994 482	16.2
Total assets – Total de l'actif	8 639 768	9 292 258	7.6
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	2 589 812	2 356 379	-9.0
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	405 524	89 000	-78.1
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 821 538	3 845 909	0.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	169 928	193 298	13.8
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	124 961	168 931	35.2
Other deferred credits – Autres crédits reportés	305 168	301 614	-1.2
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	42 646	36 191	-15.1
Other provisions – Autres provisions	931 883	931 494	..
Total liabilities – Total du passif	8 391 458	7 922 815	-5.6
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	238	226	-5.0
Capital stock – Capital-actions	1 355 255	1 497 684	10.5
Other paid-in capital – Autre capital versé	413 302	277 266	-32.9
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(1 527 497)	(432 659)	-71.7
Reserves – Réserves	7 250	27 151	274.5
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	248 310	1 369 442	451.5
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	x	x	...
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	x	x	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	8 639 768	9 292 258	7.6

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,
1994

Tableau 3.8
Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
1994

	Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$ '000	%
Assets – Actif						
Current assets – Actif à court terme	1 582 331	(3.5)	1 110 792	(10.0)	471 539	16.5
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	700 436	39.4	565 548	19.6	134 888	358.8
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 959 216	12.3	2 489 883	1.8	1 469 333	36.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	823 671	7.9	738 103	13.6	85 568	(24.6)
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 021 562	(27.8)	968 781	(1.9)	52 781	(87.7)
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	589 805	(26.6)	570 536	(1.9)	19 269	(91.3)
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	33 890	(67.0)	-	-	33 890	(67.0)
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	4 563	(90.5)	-	-	4 563	(90.5)
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	24 453	(76.1)	24 453	(76.1)	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	21 953	(74.8)	21 953	(74.8)	-	-
Deferred charges – Frais reportés	956 119	14.1	857 846	24.7	98 273	(34.5)
Total assets – Total de l'actif	6 838 014	6.4	4 686 710	1.6	2 151 304	18.7
Liabilities and capital – Passif et capital						
Current liabilities – Passif à court terme	1 673 138	(17.0)	862 223	0.8	810 915	(30.1)
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 913 336	(1.5)	2 244 575	(3.3)	668 761	4.9
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	93 675	16.4	-	-	93 675	16.4
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	-	-	-	-	-	-
Other deferred credits – Autres crédits reportés	283 761	0.6	283 761	3.3	-	(100.0)
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	-	(100.0)	-	-	-	(100.0)
Other provisions – Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	-
Total liabilities – Total du passif	5 895 352	(9.9)	4 322 001	(1.4)	1 573 351	(27.3)
Shareholders equity – Avoir des actionnaires						
Capital stock – Capital-actions	1 159 181	13.2	808 626	0.7	350 555	58.7
Other paid-in capital – Autre capital versé	256 489	(35.3)	-	-	256 489	(35.3)
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(473 007)	(69.3)	(443 916)	(22.5)	(29 091)	(97.0)
Reserves – Réserves	-	-	-	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	942 663	...	364 710	58.2	577 953	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 838 014	6.4	4 686 710	1.6	2 151 304	18.7

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1994**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	162 716	182 262	12.0
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	38 966	33 209	-14.8
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	388 507	414 481	6.7
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	102 203	107 187	4.9
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	17 878	16 671	-6.8
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	5 597	7 303	30.5
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	6 709	3 995	-40.5
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 416	1 649	-31.8
Deferred charges – Frais reportés	1 029	1 317	28.0
Total assets – Total de l'actif	505 588	535 797	6.0
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	98 154	119 513	21.8
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	6 799	9 331	37.2
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	222 398	232 512	4.5
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	7 078	2 141	-69.8
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	39 437	42 261	7.2
Other deferred credits – Autres crédits reportés	4 617	7 107	53.9
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	5 118	2 665	-47.9
Other provisions – Autres provisions	154	20	-87.0
Total liabilities – Total du passif	383 754	415 549	8.3
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	53	46	-13.2
Capital stock – Capital-actions	70 452	71 170	1.0
Other paid-in capital – Autre capital versé	1 540	1 692	9.9
Retained earnings – Bénéfices non répartis	49 726	43 259	-13.0
Reserves – Réserves	116	4 127	...
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	121 834	120 248	-1.3
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included – Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	505 588	535 797	6.0

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, 1994**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1994**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	Total		I		II		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	20	-13.0	2	-	18	-14.3	
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs							
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	470 521	-8.0	346 417	-12.6	124 104	8.1	
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 005 179	8.8	764 639	13.6	240 541	-4.1	
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	212 121	2.3	147 664	15.5	64 457	-19.1	
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	33 306	13.7	15 359	5.0	17 947	22.3	
Aircraft rental – Location d'aéronefs	589 417	-1.2	420 447	-0.9	168 970	-2.1	
Other expenses – Autres dépenses	54 039	23.4	21 886	66.7	32 152	4.9	
Total	2 364 583	2.2	1 716 412	4.1	648 171	-2.3	
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol							
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	230 185	18.8	168 949	23.9	61 236	6.8	
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	175 742	2.5	111 610	18.4	64 132	-16.9	
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	129 687	21.1	59 466	0.3	70 221	46.8	
Other expenses – Autres dépenses	197 354	6.5	181 051	14.8	16 304	-41.1	
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	62 467	16.7	-	-	62 467	16.7	
Total	795 435	11.8	521 076	16.4	274 360	4.1	
In-flight service – Service de vol							
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	344 242	-7.2	285 284	-11.4	58 958	20.5	
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	319 341	3.5	264 560	3.7	54 781	2.6	
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	16 867	45.6	15 150	48.1	1 717	27.2	
Other expenses – Autres dépenses	96 936	35.0	89 997	50.1	6 939	-41.4	
Total	777 386	1.9	654 990	1.2	122 396	6.0	
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	245 492	16.8	190 895	18.4	54 597	11.3	
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	124 799²	-10.2	55 335²	-14.1	69 464	-6.9	
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 307 696	4.2	3 138 708	5.7	1 168 987	0.2	

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11

Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1994

Tableau 3.11

Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change	1993	1994	Change
			Variation			Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	218 796	196 826	(10.0)	177 765	149 591	(15.8)
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	325 579	400 170	22.9	347 504	364 469	4.9
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	81 646	97 693	19.7	46 149	49 971	8.3
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	7 569	7 685	1.5	7 058	7 674	8.7
Aircraft rental – Location d'aéronefs	174 508	200 028	14.6	249 640	220 419	(11.7)
Other expenses – Autres dépenses	3 196	3 514	9.9	9 936	18 372	84.9
Total	811 294	905 915	11.7	838 052	810 497	(3.3)
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	48 803	46 724	(4.3)	87 577	122 225	39.6
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	57 386	70 805	23.4	36 856	40 805	10.7
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	22 210	27 709	24.8	37 077	31 757	(14.3)
Other expenses – Autres dépenses	149 447	178 893	19.7	8 244	2 158	(73.8)
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-	-	-	-	-
Total	277 846	324 131	16.7	169 754	196 944	16.0
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	159 634	164 288	2.9	162 452	120 996	(25.5)
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	136 560	136 704	0.1	118 506	127 856	7.9
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	5 557	8 033	44.6	4 676	7 117	52.2
Other expenses – Autres dépenses	34 712	35 432	2.1	25 256	54 564	116.0
Total	336 462	344 457	2.4	310 890	310 533	(0.1)
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol						
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	.. ¹	.. ¹	...	64 415	55 335	(14.1)
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 526 768	1 677 258	9.9	1 443 121	1 461 451	1.3

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1994

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, 1994

		1993	1994	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	5 434	5 357	-1.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	456 260	442 718	-3.0
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 423	7 617	2.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	263 597	271 049	2.8
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 742	3 719	-0.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	177 414	180 760	1.9
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	8 357	8 452	1.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	334 375	354 879	6.1
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 900	13 946	0.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	492 442	484 760	-1.6
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 852	4 409	-9.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	117 832	121 359	3.0
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	43 711	43 502	-0.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 841 919	1 855 526	0.7
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	3 606	3 838	6.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	132 625	144 619	9.0
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 851 220	4 207 997	9.3
Cost – Coût	\$ '000	1 013 427	1 092 969	7.8
Gasoline – Essence	L '000	30 600	28 953	-5.4
Cost – Coût	\$ '000	17 746	16 014	-9.8
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	573	605	5.7
Cost – Coût	\$ '000	3 605	3 799	5.4
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	307	286	-6.9
Cost – Coût	\$ '000	718	877	22.2
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	216 344	377 341	74.4
Cost – Coût	\$ '000	75 130	110 100	46.5

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1994

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1994

	1993	1994	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	76 061	90 524	19.0
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	166	912	447.7
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	60 021	58 328	-2.8
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	8 438	7 305	-13.4
Quebec – Québec	418 835	383 403	-8.5
Ontario	536 982	522 761	-2.6
Manitoba	96 319	95 987	-0.3
Saskatchewan	24 555	24 988	1.8
Alberta	161 870	190 155	17.5
British Columbia – Colombie-Britannique	446 856	443 429	-0.8
Yukon	9 181	5 029	-45.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	31 332	36 617	16.9
Total	1 870 617	1 859 436	-0.6
International	103 927	140 709	35.4
Total	1 974 544	2 000 145	1.3

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

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, 1994

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

	Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
			%			
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 438	(4.6)	1 240	(8.8)	1 198
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	295 585	(6.1)	149 702	(9.8)	145 883
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 522	2.9	3 042	6.8	2 480
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	214 763	0.9	106 377	1.0	108 386
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 764	(2.8)	159	(13.0)	1 605
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	109 613	2.5	17 804	(13.6)	91 809
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 345	2.0	3 644	7.7	2 701
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	270 440	7.6	142 148	16.2	128 293
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 114	(0.2)	7 969	3.7	4 145
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	432 580	(3.1)	254 302	(7.9)	178 278
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 164	(10.7)	2 367	(12.1)	1 796
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	115 013	2.4	46 606	7.2	68 407
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	32 349	(1.3)	18 422	1.5	13 926
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 437 994	(0.4)	716 938	(2.3)	721 056
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 114 953	8.5	1 716 512	11.4	1 398 441
Cost – Coût	\$ '000	769 596	7.2	406 614	9.8	362 982
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	378	24.4	139	12.5	239
Cost – Coût	\$ '000	2 242	31.2	755	8.2	1 487
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-

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, 1994

Type of power plant and aircraft weight group	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 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)	31	10.7	25	4.2	4	-
(68 040 – 158 757)	116	0.9	79	-3.7	26	-3.7
(34 020 – 68 039)	98	-2.0	81	-	16	-5.9
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	71	24.6	4	...	10	11.1
Total jet – Total à réaction	316	5.3	189	1.1	56	-1.8
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	174	-	-	-	147	-2.0
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	304	1.0	-	-	52	8.3
Total turboprop – Total turbopropulseurs	478	0.6	-	-	199	0.5
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	63	-10.0	-	-	1	-88.9
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	786	-6.9	-	-	24	20.0
Total piston – Total à pistons	849	-7.1	-	-	25	-13.8
Total	1 643	-2.7	189	1.1	280	-1.4
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	176	9.3	-	-	-	-
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	549	-5.0	-	-	-	-
Total	725	-1.9	-	-	-	-
Total fleet – Total de la flotte	2 368	-2.5	189	1.1	280	-1.4
		III		IV		
		1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	
		No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	2	...	-	-	-	-
(68 040 – 158 757)	11	83.3	-	-	-	-
(34 020 – 68 039)	1	-50.0	-	-	-	-
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	29	-	28	47.4	47.4	
Total jet – Total à réaction	43	16.2	28	47.4	47.4	
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	24	41.2	3	-	-	-57.1
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	170	-1.7	82	2.5	82	2.5
Total turboprop – Total turbopropulseurs	194	2.1	85	-	-	-2.3
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	28	12.0	34	-	-	-5.6
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	380	-5.9	382	-	382	-9.0
Total piston – Total à pistons	408	-4.9	416	-	416	-8.8
Total	645	-1.7	529	-	529	-5.9
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	5	-16.7	171	10.3	171	10.3
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	11	-26.7	538	-4.4	538	-4.4
Total	16	-23.8	709	-1.3	709	-1.3
Total fleet – Total de la flotte	661	-2.4	1 238	-3.3	1 238	-3.3

Table 5.2
Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1994

Tableau 5.2
Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1994

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian Canadien			
			1993	1994	1993	1994	1993	1994		
kg							No. – Nbre			
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe										
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	12	12	9	9	3	3		
	Lockheed	L1011	5	5	5	5	-	-		
	McDonnell-Douglas	DC10	7	8	-	-	7	8		
G (68 040 – 158 757)	Airbus	EA32	45	46	34	34	11	12		
	Boeing	767	33	33	22	22	11	11		
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	-	5	-	-	-		
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	46	46	-	-	46	46		
	McDonnell Douglas	DC9	35	35	35	35	-	-		
E (15 877 – 34 019)	Bombardier Inc.	CL65	-	4	-	4	-	-		
Total			188	189	110	109	78	80		

Part II**FARE BASIS****Section 6****FARE BASIS DATA****Domestic and International Air Fare Indexes**

In 1994, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 153.0, up 3.6% compared to the previous year. The economy fare index¹ rose 5.5% to a record 175.5, while the discount fare index increased by 3.9% to a record 138.6. Since 1983, the all-fare index and the economy fare index have increased every year except for 1992.

When compared to 1993, the all fare index rose in the southern sector by 4.2%, but decreased in the northern sector by 5.8%. This was largely due to the discount fare index, which rose by 4.2% in the southern sector, in contrast to the decrease of 2.8% registered in the northern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 4.2%, similar to the increase of 5.6% posted in the southern zone.

In international markets, the air fare index for all fares rose by 6.8% in 1994 to a record level of 119.9. Over the same period, the international discount fare index increased by 4.8%, while the international economy fare index showed an increase of 10.1%.

Discount Fare Utilization**Domestic Sector**

In 1994, 66.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 2.9 percentage points from the level of 64.0% reported in 1993. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 72.0%, slightly up from the record of 71.9% set in 1992.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed the same upwards trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 67.8% of the traffic in 1994, up from 65.1% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 3.6 percentage points (69.0% to 72.6%) during this period.

¹ Includes business fares.

Partie II**BASE TARIFAIRES****Section 6****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES****Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**

En 1994, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et par deux transporteurs de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un niveau record de 153,0, en hausse de 3,6% par rapport à l'année précédente. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 5,5% pour s'établir à 175,5, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 3,9% pour atteindre un sommet de 138,6. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1993, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a augmenté de 4,2% dans le secteur sud, alors qu'il a diminué de 5,8% dans le secteur nord. Cette différence s'explique en grande partie par l'indice des tarifs réduits, lequel a augmenté de 4,2% dans le secteur sud, alors qu'il a diminué de 2,8% dans le secteur nord. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 4,2%, soit une hausse similaire à celle de 5,6% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs s'est accru de 6,8% en 1994 pour atteindre un sommet de 119,9. Au cours de la même période, l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a augmenté de 4,8%, alors que l'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a connu une hausse de 10,1%.

Utilisation des tarifs réduits**Secteur intérieur**

En 1994, 66,9% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalu d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 2,9 points de pourcentage par rapport au niveau de 64,0% observé en 1993. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour atteindre un sommet de 72,0%, soit une légère hausse par rapport au sommet antérieur de 71,9% obtenu en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 67,8% du trafic en 1994, soit une hausse par rapport à 65,1% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 3,6 points de pourcentage (69,0% à 72,6%) au cours de cette période.

¹ Comprend la classe affaires.

Table 6.1

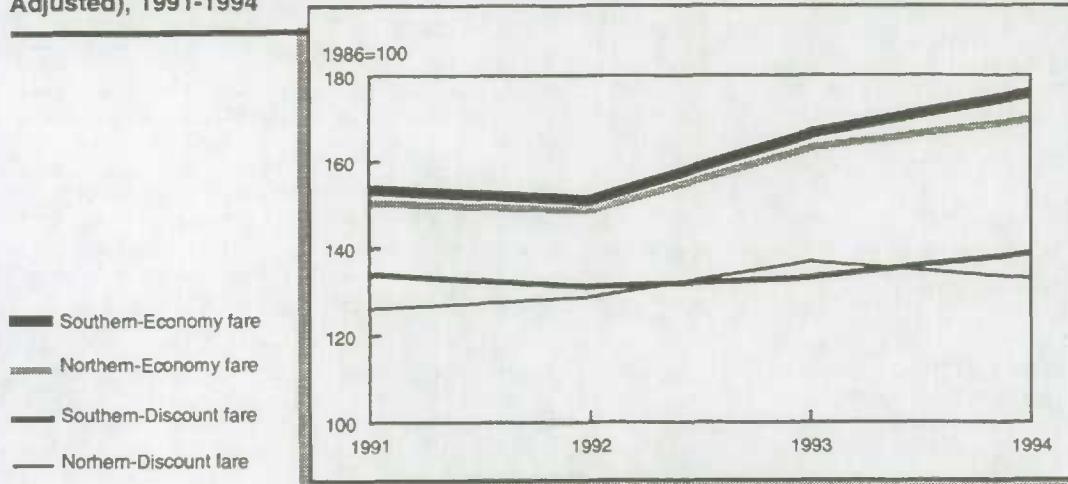
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1991-1994

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
Domestic - Intérieur	1991	144.5	153.3	133.8
	1992	140.3	150.8	131.0
	1993	147.7	166.3	133.4
	1994	153.0	175.5	138.6
Southern services - Services secteur sud	1991	144.6	153.4	134.0
	1992	140.7	151.0	131.1
	1993	147.8	166.6	133.3
	1994	154.0	176.0	138.9
Northern services - Services secteur nord	1991	140.3	150.4	126.1
	1992	133.3	148.6	128.8
	1993	145.9	163.2	136.9
	1994	137.4	170.0	133.0
International	1991	116.4	136.9	111.0
	1992	112.9	137.1	108.2
	1993	112.3	140.8	105.5
	1994	119.9	155.0	110.6

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (*Inter-Canadien* and *Ontario Express*) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (*Inter-Canadien* et *Ontario Express*) sont également inclus.

Figure 6.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1991-1994

**Figure 6.1**

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1991-1994

- Sud-tarif économique
- Nord-tarif économique
- Sud-tarif réduit
- Nord-tarif réduit

Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
Domestic – Intérieur	0.2	0.3	5.1	5.3	26.6	25.3	64.0	66.9	4.1	2.2
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.3	5.4	5.6	25.0	24.0	65.1	67.8	4.3	2.3
Short-Haul – Court-courier	0.1	0.2	3.5	3.8	31.3	30.6	61.8	63.5	3.2	2.0
Long-Haul – Long-courier	0.3	0.5	7.4	7.5	18.1	16.9	68.8	72.5	5.4	2.6
Northern services – Services secteur nord	*	-	0.6	0.4	53.9	48.8	44.7	50.0	0.8	0.9
International	0.4	0.4	5.1	6.1	10.8	11.7	76.3	77.9	7.4	3.9

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
Domestic – Intérieur	0.3	0.4	7.4	7.4	19.1	17.7	68.3	72.0	5.0	2.4
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.5	7.6	7.7	18.0	16.8	69.0	72.6	5.2	2.5
Short-Haul – Court-courier	0.1	0.2	3.9	4.0	29.4	29.2	63.3	64.4	3.2	2.2
Long-Haul – Long-courier	0.3	0.5	8.4	8.5	15.5	14.1	70.2	74.3	5.6	2.5
Northern services – Services secteur nord	*	-	0.7	0.6	47.8	43.1	50.8	55.4	0.7	0.9
International	0.4	0.3	5.4	6.2	6.1	5.7	81.4	84.4	6.6	3.3

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadian and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

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

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	0.5*	4.6	5.1	26.1	22.0	65.3	69.4	3.9	2.9*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.3*	6.0	5.7	20.1	18.9	68.5	72.2	5.2	2.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	0.4	4.8	5.1	25.1	23.1	66.0	69.6	3.9	1.8
Ontario	0.2	0.4	6.7	6.8	20.5	19.7	68.0	70.9	4.6	2.1
Manitoba	0.3	0.5*	5.2	5.7	29.0	28.1	61.2	63.1	4.4	2.6
Saskatchewan	0.2*	0.4*	3.5	3.9	30.8	29.0	61.8	64.3	3.7	2.3
Alberta	0.1	0.2	4.4	4.4	32.8	30.2	59.4	62.7	3.3	2.4
British Columbia ² – Colombie-Britannique ²	0.1	0.2	3.7	4.0	31.2	30.0	61.2	63.7	3.7	2.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.3	5.1	5.3	26.6	25.3	64.0	66.9	4.1	2.2

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (*Inter-Canadien* and *Ontario Express*) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (*Inter-Canadien* et *Ontario Express*) sont également inclus.

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'.

In contrast, for northern services, only 50.0% of passenger traffic (representing 55.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1993, the corresponding figures were 44.7% for passengers and 50.8% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers and 96% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount fares on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). In the domestic sector, the highest rate of discount fare use in 1994 was reported on long-haul services in the southern (deregulated) sector, where 72.5% of passengers

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	0.5*	4.6	5.1	26.1	22.0	65.3	69.4	3.9	2.9*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.3*	6.0	5.7	20.1	18.9	68.5	72.2	5.2	2.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	0.4	4.8	5.1	25.1	23.1	66.0	69.6	3.9	1.8
Ontario	0.2	0.4	6.7	6.8	20.5	19.7	68.0	70.9	4.6	2.1
Manitoba	0.3	0.5*	5.2	5.7	29.0	28.1	61.2	63.1	4.4	2.6
Saskatchewan	0.2*	0.4*	3.5	3.9	30.8	29.0	61.8	64.3	3.7	2.3
Alberta	0.1	0.2	4.4	4.4	32.8	30.2	59.4	62.7	3.3	2.4
British Columbia ² – Colombie-Britannique ²	0.1	0.2	3.7	4.0	31.2	30.0	61.2	63.7	3.7	2.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.3	5.1	5.3	26.6	25.3	64.0	66.9	4.1	2.2

Par comparaison, dans le secteur nord, seulement 50,0% du trafic de passagers (représentant 55,4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 44,7% et 50,8% respectivement en 1993.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

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). Dans le secteur intérieur, le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1994 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

City of enplanement ²	Ville d'embarquement ²	Fare type group – Groupe tarifaire												
		Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
		Passagers	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1993	1994	Change Variation	1993	1994	1993	1994
		No. – Nbre ('000)	%											%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)														
Calgary	946	994	5.1	0.1*	0.1*	2.7	2.8	35.1	31.8	59.0	62.2	3.1	3.2	
Edmonton	359	348	-3.1	**	**	1.0	1.0	55.7	49.4	41.5	48.3	1.8	1.2	
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Montréal	921	915	-0.7	0.2*	0.4*	5.0	5.5	20.0	21.3	71.1	71.4	3.7	1.5	
Ottawa	533	493	-7.6	0.2	0.2*	6.3	5.8	26.6	25.9	63.2	65.7	3.8	2.3	
Regina	123	118	-3.8	0.2*	0.4*	2.7	4.0	43.6	41.7	50.3	52.4	3.3*	1.6	
Saskatoon	128	117	-8.7	**	0.3*	1.2	1.7	40.1	42.5	56.8	54.0	1.8	1.5	
Toronto	1 484	1 442	-2.9	0.2	0.3*	5.7	5.9	21.1	22.4	69.1	69.6	3.9	1.8	
Vancouver	1 092	1 141	4.5	0.1*	0.1*	2.4	2.9	36.7	35.3	57.8	59.2	3.0	2.5	
Winnipeg	121	120	-0.2	**	0.2*	2.1	2.7	48.7	46.8	46.5	49.1	2.7	1.3*	
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	541	571	5.6	0.2	0.6	9.3	9.3	16.5	15.3	69.4	72.4	4.5	2.4	
Edmonton	519	513	-1.1	0.2*	0.4	5.5	5.6	23.5	23.3	66.8	68.5	4.0	2.2	
Halifax	467	473	1.4	0.2*	0.3*	6.0	5.7	20.1	18.9	68.5	72.1	5.2	2.9	
Montréal	251	244	-2.6	0.3*	0.6	8.0	7.8	20.1	16.7	65.1	71.1	6.5	3.7	
Ottawa	251	275	9.4	0.3*	0.4*	9.5	8.9	25.8	23.1	59.3	64.4	5.1	3.2	
Regina	94	94	-0.6	0.3*	0.6*	5.4	5.5	15.0	12.8	73.8	76.7	5.5	4.4*	
Saskatoon	92	99	8.0	0.5*	0.6*	5.9	5.2	15.9	13.3	72.5	79.0	5.2	1.9	
Toronto	2 064	2 097	1.6	0.3	0.5	7.9	8.0	15.6	14.5	70.6	74.7	5.6	2.3	
Vancouver	1 136	1 178	3.7	0.3	0.4	7.7	7.8	16.3	14.9	69.9	74.6	5.7	2.3	
Winnipeg	556	568	2.1	0.3	0.6*	6.1	6.6	22.5	21.9	66.1	68.0	5.0	3.0	

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadian and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. - Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

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

travelled on discount fares, accounting for 74.3% of passenger-kilometres; this compared with 63.5% of passengers and 64.4% of passenger-kilometres for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

The increase in the proportion of discount fares in the domestic sector in 1994 compared to 1993 comes at the same time as an increase in average air fares, as noted above in the section **Domestic and International Air Fare Indexes**. This indicates that the principal air carriers were making more effective use of their yield management systems than during recent years.

sud (la zone libéralisée), où 72,5% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 74,3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient à 63,5% pour les passagers et 64,4% pour les passagers-kilomètres.

En 1994, la proportion des passagers des vols intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit a augmenté par rapport à 1993, alors que le tarif aérien moyen intérieur a augmenté au cours de la même période (voir la section **Indices des tarifs aériens des secteurs Intérieur et international**). Ceci montre que les principaux transporteurs aériens ont fait une utilisation plus efficace de leurs systèmes de gestion des rendements qu'au cours des dernières années.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

City of enplanement ² Ville d'embarquement ²	Fare type group – Groupe tarifaire											
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre							
	Change 1994	Change 1994/1993 Variation	Change 1994	Change 1994/1993 Variation	Change 1994	Change 1994/1993 Variation	Change 1994	Change 1994/1993 Variation	Change 1994	Change 1994/1993 Variation	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)												
Calgary	254.1*	5.2	255.0	5.7	184.2	9.4	111.1	-1.3	98.0	16.7		
Edmonton	–	...	145.0	-4.8	150.1	3.5	81.6	-4.2	62.0*	-10.6		
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
Montréal	192.7*	17.0	227.5	3.2	193.2	7.6	134.5	12.9	82.8	0.4		
Ottawa	208.7*	12.3	205.0	4.5	178.5	6.5	119.8	13.3	87.2	0.9		
Regina	232.9*	3.7	256.7	7.3	217.8	8.0	107.4	1.5	104.2*	2.6		
Saskatoon	228.7*	...	248.0	7.8	213.0	6.1	106.2	-0.9	91.3	-7.8		
Toronto	201.1*	1.8	222.6	3.9	188.8	6.9	128.2	11.8	83.4	-3.9		
Vancouver	241.4*	17.6	218.7	-5.6	182.6	8.1	98.8	-1.1	82.1	-2.6		
Winnipeg	237.5*	...	259.2	3.9	242.5	3.5	115.7	-3.9	124.9*	-4.4		
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	552.7	0.8	638.4	2.3	512.6	7.4	222.1	4.7	222.3	-10.1		
Edmonton	503.2	12.6	523.4	3.5	373.3	4.0	173.4	3.3	181.1	-7.9		
Halifax	337.7*	-0.3	364.9	0.8	309.5	6.2	142.9	3.7	167.2	5.5		
Montréal	544.2	-5.5	715.1	6.4	500.6	8.6	241.4	6.5	252.5	10.6		
Ottawa	564.7*	19.7	618.5	5.6	485.5	8.6	212.3	3.7	284.1	16.0		
Regina	442.1*	0.9	495.5	2.8	449.6	6.4	184.9	3.9	205.1*	17.7		
Saskatoon	384.7*	-12.3	470.6	2.8	404.7	4.4	170.1	1.6	158.0*	4.8		
Toronto	494.5	-9.9	610.9	2.4	451.2	7.9	196.0	3.5	215.6	4.4		
Vancouver	636.7	-5.1	719.7	2.2	475.3	6.3	220.6	4.0	231.8	-5.4		
Winnipeg	404.2*	5.4	439.8	3.2	381.0	5.3	158.2	1.8	185.0	0.7		

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadian and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

² When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. - Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

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

The survey also indicates that the proportion of business class passengers on domestic scheduled services has hardly changed over the years. In 1994, the proportion of business class passengers was 5.3%, only about 0.1 percentage points lower than the figure of 5.4% in 1988, the first year that business class was measured.

L'enquête montre également que la proportion des passagers voyageant en classe affaires sur les services réguliers intérieurs n'a guère varié au cours des années. En 1994, la proportion des passagers de la classe affaires a atteint le niveau de 5,3%. Ceci représente une baisse de seulement 0,1 point de pourcentage par rapport au niveau de 5,4% atteint en 1988, année pour laquelle les passagers de la classe affaires étaient évalués pour la première fois.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1994

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1994

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1994 Variation	1994/1993	Change 1994 Variation	1994/1993	Change 1994 Variation	1994/1993	Change 1994 Variation	1994/1993	Change 1994 Variation	1994/1993	Change 1994 Variation	1994/1993
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	11.9	3.5	20.9	-7.1	24.2	2.4	23.7	12.0	8.7	2.8	10.0	15.0
Large-Medium/Grand-moyen	17.0	4.7	25.2	-0.1	29.0	3.5	29.9	7.3	12.8	4.7	11.4	-1.9
Large-Small/Grand-petit	17.6	3.5	24.8	3.2	27.2	3.1	32.3	7.4	12.3	1.5	11.0	7.1
Medium-Medium/Moyen-moyen	16.1	-3.1	25.3	2.4	27.7	-0.7	26.3	2.2	10.9	-1.9	15.2	6.4
Medium-Small/Moyen-petit	22.9	-2.3	30.8	6.9	34.4	1.5	35.7	3.8	15.9	-3.1	15.6	-0.9
Small-Small/Petit-petit	28.4	-5.1	-	...	55.6	16.2	42.8	1.1	18.8	1.6	14.3*	-23.9

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

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'.

International Sector

In 1994, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. A record level of 77.9% (almost four out of every five) international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 0.6 percentage points from the record level of 1992. In terms of international passenger-kilometres, a record 84.4% were discount, up from 81.4% in 1993.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1994, 11.7% of passengers (representing 5.7% of international passenger-kilometres) paid for a full fare economy class ticket.

Provincial Synopsis

In 1994, the majority of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The percentages varied from one province to another, ranging from 62.7% for Alberta to 72.2% for Nova Scotia (see Table 6.4). All provinces were near to the national average of 66.9%.

Secteur international

En 1994, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau record de 77,9% des passagers (près de quatre passagers sur cinq) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarifs réduits, une hausse de 0,6 point de pourcentage par rapport au niveau record de 1992. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint un sommet de 84,4%, soit une hausse par rapport au pourcentage de 81,4% enregistré en 1993.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1994, 11,7% des passagers (représentant 5,7% des passagers-kilomètres internationaux) ont payé les pleins tarifs de la classe économique.

Sommaire provincial

En 1994, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont varié d'une province à l'autre, oscillant entre 62,7% en Alberta et 72,2% en Nouvelle-Écosse (voir tableau 6.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 66,9%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Nova Scotia did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Halifax, for example, may in fact have been Montréal or Toronto. In this case, both Québec and Ontario would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1993 and 1994, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with eight provinces posting increases². The largest increases were 4.1 percentage points in Newfoundland and 3.7 percentage points in Nova Scotia.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1994 increased in eight of the ten selected Canadian cities³. The increases ranged from 0.3 percentage points in Montréal to 6.8 percentage points in Edmonton. The only decrease during this period was 2.8 percentage points in Saskatoon.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten cities of enplanement posted increases. The gains ranged from 1.7 percentage points in Edmonton to 6.5 percentage points in Saskatoon. In seven of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%; Saskatoon (79.0%) ranked first, followed by Regina (76.7%) and Toronto (74.7%).

Toronto had the highest proportion of domestic short-haul business class services (5.9%). For long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (9.3% and 8.9%, respectively). Five of the ten cities showed increases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1994, the average air fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$200, up by 4.3% from the previous record of \$191 in 1993, and up by 12.3% from the average fare of \$178 in 1992. The average fare for all international city-pairs was a record \$382, an increase of 9.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the average domestic air fare ranged between a high of \$219 in Winnipeg and Toronto, to a low of \$183 in Saskatoon. The average domestic air fare of \$200 was also exceeded in Vancouver (\$217) and Ottawa (\$202). The average domestic fare increased in nine of the ten cities³, with increases ranging from 2.2% in Edmonton to 9.6% in Ottawa.

² Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarifs réduits en Nouvelle-Écosse, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Halifax, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de l'Ontario auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1993 et 1994, l'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses². Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve (4,1 points de pourcentage) et en Nouvelle-Écosse (3,7 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1994 a augmenté dans huit des dix villes canadiennes choisies³. Les hausses variaient entre 0,3 point de pourcentage à Montréal et 6,8 points de pourcentage à Edmonton. La seule baisse au cours de cette période a été observée à Saskatoon (2,8 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement ont enregistré des gains. Les hausses ont oscillé entre 1,7 point de pourcentage à Edmonton et 6,5 points de pourcentage à Saskatoon. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 70,0% dans sept des dix villes: Saskatoon (79,0%) s'est classée au premier rang, suivie de Regina (76,7%) et Toronto (74,7%).

En termes de pourcentage des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs court-courriers, la première place revenait à Toronto (5,9%). Pour les tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (9,3% et 8,9% respectivement). Cinq des dix villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1994, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 200\$, ce qui représente une hausse de 4,3% par rapport au tarif moyen record précédent de 191\$ observé en 1993, et une hausse de 12,3% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales a atteint un niveau record de 382\$, soit une hausse de 9,0% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

À niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 219\$ à Winnipeg et Toronto, et 183\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national de 200\$ à Vancouver (217\$) et Ottawa (202\$). Le tarif moyen a augmenté dans neuf des dix villes³, les gains oscillant entre 2,2% à Edmonton et 9,6% à Ottawa.

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

In 1994, business class fares for short-haul services increased in seven of the ten selected cities³, while for long-haul services, business class fares increased in all ten cities (see Table 6.6). Economy class fares increased in all cities on both short-haul³ and long-haul routes. Average discount fares fell in five cities³ for short-haul trips. The largest decreases were in Edmonton (4.2%) and Winnipeg (3.9%). For long-haul trips, average discount fares rose in all of the ten selected Canadian cities. Montréal (6.5%) and Calgary (4.7%) posted the largest increases for long-haul trips during 1994.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips were paid by the passengers who enplaned in Vancouver, \$720 on average. This is largely explained by the geographical location of that city. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$259). For economy fares, Winnipeg registered a high of \$243 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$513 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

In 1994, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose in the three largest of the hub categories, compared to 1993 (see Table 6.7). The largest increase was 4.7% in the hub category "large-medium". The highest average yield, 28.4 cents per passenger-kilometre, was in the hub category "small-small".

The highest average yield for a specific fare category was 55.6 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which increased by 16.2% relative to last year. The lowest average yield was 8.7 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category "large-large", which increased by only 2.8% from last year.

Economy class yields increased in all hub categories. Business class yields increased in all hub combinations except for "medium-medium". Discount yields decreased in the hub categories "medium-medium" and "medium-small".

In general, the lowest yields in each fare class are found in the hub combination "large-large". The highest average yields are invariably found in the combination "small-small".

A detailed historical analysis of yields by hub category is presented in the **Special Articles** section of this publication.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

En 1994, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans sept des dix villes choisies³, alors que pour les services long-courriers, ces tarifs ont augmenté dans toutes les villes (voir tableau 6.6). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers³ et long-courriers. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans cinq des dix villes³ pour les services court-courriers. Les diminutions les plus fortes ont été enregistrées à Edmonton (4,2%) et Winnipeg (3,9%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens se sont accrus dans les dix villes canadiennes choisies. Montréal (6,5%) et Calgary (4,7%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers en 1994.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (720\$); la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (259\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 243\$ pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de 513\$ pour les voyages long-courriers.

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

Comme l'indique le tableau 6.7, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II, pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a augmenté dans les trois plus grandes catégories de villes-pivots en 1994 par rapport à 1993. La hausse la plus forte était de 4,7% dans la catégorie de villes-pivots «grand-moyen». La catégorie «petit-petit» a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 28,4 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 55,6 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit», lequel a augmenté de 16,2% par rapport à 1993. Le revenu moyen le moins élevé était de 8,7 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits, dans la catégorie de villes-pivots «grand-grand»; ceci représente une augmentation de seulement 2,8% par rapport à l'année dernière.

Les revenus moyens pour les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les catégories de villes-pivots. Les revenus moyens de la classe affaires ont augmenté dans toutes les combinaisons de villes-pivots, la seule exception dénotée étant la combinaison «moyen-moyen». Les revenus moyens pour les tarifs réduits ont diminué dans les catégories de villes-pivots «moyen-moyen» et «moyen-petit».

Généralement, on observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots «grand-grand». Le revenu moyen le plus élevé est invariablement observé dans la combinaison «petit-petit».

Une analyse historique plus détaillée des revenus moyens par catégorie de villes-pivots est présentée dans la section **Études spéciales** de cette publication.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Part III
CIVIL AVIATION
Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement, 1994

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, 1994

Type of movement ¹ Genre de mouvement ¹	1993 No. - Nbre	1994 No. - Nbre	Change Variation
By sector – Par secteur			
Domestic – Intérieur			
Transborder – Transfrontalier	2 888 483	2 917 458	1.0
International – International	346 053	350 557	1.3
	60 243	61 223	1.6
By type of operation – Par genre d'exploitation			
Total commercial – Total commerciaux	2 524 688	2 591 877	2.7
Private – Privés	607 347	584 220	-3.8
Government – Officiels	162 744	153 141	-5.9
By flight rules – Par règle de vol			
Instrument flights – Vols aux instruments	1 829 801	1 855 302	1.4
Visual flights – Vols à vue	1 464 978	1 473 936	0.6
By type of power plant – Par groupe motopropulseur			
Jet – À réaction	849 228	876 250	3.2
Turboprop – Turbopropulseurs	969 993	976 006	0.6
Piston – À pistons	1 269 799	1 267 906	-0.1
Helicopter – Hélicoptères	194 043	195 612	.8
Other – Autres	11 716	13 464	14.9
By wake turbulence weight group – Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 – 5 670 kg	1 737 074	1 758 259	1.2
5 671 – 136 077 kg	1 445 042	1 462 282	1.2
136 078 kg or more – 136 078 kg ou plus	112 663	108 697	-3.5
Total itinerant movements – Total mouvements itinérants	3 294 779	3 329 238	1.0

¹ Includes foreign carriers. – Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

**Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1994**

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1994**

Rank 1994	Rank 1993	Airport	Total		Itinerant		Local	
					Itinérants			
			1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	307 023	0.5	307 023	0.5	-	...
2	2	Vancouver Intl. BC	301 163	4.2	301 163	4.2	-	...
3	3	Calgary Intl. AB	206 227	2.0	202 699	2.4	3 528	-18.5
4	5	Montréal/St-Hubert QC	192 604	6.7	91 894	21.1	100 710	-3.7
5	4	Montréal/Dorval Intl QC	191 808	1.6	191 800	1.6	8	300.0
6	6	Victoria Intl. BC	163 770	-1.1	109 562	-0.1	54 208	-3.1
7	10	Winnipeg MB	154 868	11.4	114 313	11.5	40 555	11.1
8	7	Boundary Bay BC	153 995	-2.2	58 709	-8.3	95 286	-5.1
9	8	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl. ON	144 721	-1.3	116 578	1.5	28 143	-11.3
10	9	Toronto/Buttonville ON	141 347	-2.1	69 446	2.2	71 901	-5.9
11	11	Abbotsford BC	127 877	-5.8	49 143	-6.8	78 734	-5.1
12	12	Québec/Jean Lesage Intl QC	127 812	-2.7	100 166	-2.2	27 646	-4.7
13	14	Halifax Intl. NS	119 561	7.7	96 505	6.3	23 056	14.1
14	17	Calgary/Springbank AB	117 833	9.2	34 968	5.3	82 865	11.0
15	13	Edmonton Mun. AB	111 371	-4.0	110 089	-3.8	1 282	-19.6
16	16	Hamilton ON	102 329	-7.5	47 748	2.9	54 581	-15.1
17	18	Toronto City Centre ON	102 211	2.2	60 156	2.3	42 055	1.9
18	19	London ON	98 704	3.1	58 866	4.0	39 838	1.8
19	15	Chicoutimi/St-Honoré QC	95 552	-13.8	51 160	-5.7	44 392	-21.6
20	21	Villeneuve AB	90 283	4.3	16 671	-3.4	73 612	6.2
21	23	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	88 648	8.1	57 803	8.2	30 845	7.9
22	28	Yellowknife NT	83 281	15.8	40 844	12.2	42 437	19.5
23	24	Winnipeg/St. Andrews MB	82 683	2.0	22 980	-1.2	59 703	3.3
24	20	Thunder Bay ON	82 611	-12.6	46 819	-6.0	35 792	-20.0
25	22	Pitt Meadows BC	74 057	-10.2	34 590	-10.2	39 467	-10.2
26	26	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	71 554	-2.0	43 032	1.8	28 522	-7.3
27	30	Sudbury ON	69 201	-2.0	37 251	-10.7	31 950	10.6
28	33	Moncton NB	68 051	8.5	46 700	9.7	21 351	5.8
29	27	Regina SK	67 265	-6.8	50 189	1.2	17 076	-24.4
30	25	Oshawa ON	63 760	-15.6	27 370	-15.4	36 390	-15.8
31	35	Sault Ste Marie ON	63 088	7.0	29 969	-1.2	33 119	15.6
32	29	North Bay ON	61 415	-13.3	24 733	-5.3	36 682	-18.0
33	39	Kelowna BC	61 399	12.9	41 632	10.3	19 767	18.9
34	32	Windsor ON	60 495	-4.6	28 471	-5.9	32 024	-3.5
35	37	Vancouver Harbour BC	59 545	6.5	53 107	0.6	6 438	106.9
36	36	Edmonton Intl. AB	59 292	5.4	52 741	4.9	6 551	10.0
37	38	Prince George BC	58 607	7.8	35 588	6.3	23 019	10.2
38	34	St John's NF	58 502	-1.4	42 468	4.3	16 034	-13.7
39	31	Langley BC	56 340	-11.7	23 837	-8.8	32 503	-13.7
40	40	Montréal/Mirabel Intl. QC	53 788	6.5	47 998	11.7	5 790	-23.1
41	42	Whitehorse YT	51 496	12.6	22 227	3.9	29 269	20.4
42	47	Penticton BC	48 377	22.1	26 444	29.8	21 933	13.8
43	44	Gander Intl. NF	45 420	9.7	31 727	10.4	13 693	8.4
44	41	Fredericton NB	45 083	-9.5	30 749	-2.1	14 334	-22.2
45	43	Kamloops BC	40 748	-4.6	29 219	6.3	11 529	-24.4
46	45	St Jean QC	40 355	-1.8	22 966	19.3	17 389	-20.4
47	48	Fort McMurray AB	40 265	6.0	26 264	7.5	14 001	3.3
48	50	Sept-Îles QC	38 976	7.8	31 004	5.6	7 972	17.1
49	46	Lethbridge AB	37 578	-6.7	18 122	3.9	19 456	-14.7
50	49	Thompson MB	36 189	-2.5	30 712	4.9	5 477	-30.3
51	51	Saint John NB	33 344	-6.6	27 779	5.8	5 565	-41.2
52	53	Grande Prairie AB	29 537	6.6	23 314	10.1	6 223	-4.5
53	55	Val D'or QC	20 323	14.2	17 687	16.4	2 636	1.3
54	56	Baie Comeau QC	15 473	-2.2	14 243	5.1	1 230	-45.8
Total			4 917 805	-0.7	3 329 238	1.0	1 588 567	-4.2

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES
Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1994

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1993	1994	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Airplanes – Avions	21 452	21 212	-1.1
Helicopters – Hélicoptères	1 533	1 582	3.2
Gliders – Planeurs	597	601	0.7
Balloons – Aérostats	422	438	3.8
Gyroplanes – Autogires	162	172	6.2
Airships – Dirigeables	2	3	50.0
Total	27 912	27 848	-0.2

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, 1994
Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1994

	1993	1994	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane – Pilotes: hélicoptère et avion			
Private – Privé	30 649	28 968	-5.5
Commercial – Professionnel	10 129	10 274	1.4
Airline transport – De ligne	9 178	8 987	-2.1
Sub-total – Sous-total	49 956	48 229	-3.5
Glider – Planeur	5 750	5 784	0.6
Gyroplane – Autogire	19	18	-5.3
Free balloon – Ballon libre	299	292	-2.3
Ultralight – Ultraléger			
Private – Privé	1 732	1 792	3.5
Commercial – Professionnel	739	765	3.5
Total	58 495	56 880	-2.8

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

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

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. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de ce niveau.

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

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. 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. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Methodology Forms**Formulaire des méthodes d'enquête**

Level Niveau	Scheduled	Charter	Balance Sheet	Income Statement	Fleet Report
	Services réguliers	Services d'affrètement	Bilan	État Revenu et dépenses	Rapport du parc aérien
	Statement/État 10	Statement/État 12	Statement/État 20	Statement/État 21	Statement/État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. 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 the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères pré-déterminés 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 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.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

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**.
- (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.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. 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.

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) 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) 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 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.

- (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-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (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 réguliers 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 réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on 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. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

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 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 1994 figures is the following:
 - Large hubs: Calgary, Toronto and Vancouver.
 - Medium hubs: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria and Winnipeg.
 - Small hubs: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns and Thunder Bay.

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).

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 réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic 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 1994 est la suivante:
 - Grandes villes-pivots: Calgary, Toronto et Vancouver.
 - Moyennes villes-pivots: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria et Winnipeg.
 - Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns et Thunder Bay.

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).

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 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 (819-997-6177).

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 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. Etant 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 (819-997-6177).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1993 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1993 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1993 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1994 are shown in the following table with comparative 1993 data:

	1993	1994	Change Variation	
			%	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	19	17	-10.5	Niveau II
Level III	75	72	-4.0	Niveau III
Level IV	146	139	-4.8	Niveau IV
Total	244	232	-4.9	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1994 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 1.
- d) Estimates for non response totalled 1% in 1994.
- e) 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 232 carriers in 1994, 214 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 99.1% of all revenues reported.
- f) Canadian Airlines International Ltd. reclassified their reporting of commissions in 1994. This reclassification has no impact on the net loss. Effectively, it reduces the values for passenger revenues on scheduled services, and promotion and sales expenses (part of general services and administration). Accordingly, we have restated the 1993 values to be comparable to those reported in 1994.
- g) Data on scheduled services have been revised for the first and second quarters of 1994. This revision affects how the data are split between the transborder and other international sectors.
- 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 last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1993 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1993 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1993.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1994 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1993 sont également présentées.

c)	Pour l'année 1994, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 1.
d)	Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 1% en 1994.
e)	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 232 transporteurs en 1994, 214 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 99.1% de toutes les recettes générées.
f)	Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont reclassifié leur déclaration des commissions en 1994. Cette reclassification n'a aucun impact sur la perte nette. Effectivement, elle réduit les valeurs des recettes-passagers pour les services réguliers ainsi que les dépenses au titre de la publicité et celles-ci sont des composantes des services généraux et administration. Par conséquent, les valeurs de 1993 ont été modifiées afin de les rendre comparables aux valeurs déclarées en 1994.
g)	Les données sur les services réguliers ont été révisées pour les premier et deuxième trimestres de 1994. Cette révision affecte la répartition des données entre les secteurs transfrontalier et autre international.

- | | |
|----|--|
| 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 pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre. |
|----|--|

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. For this publication level I includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd only. Any other carriers with greater volumes of passengers and/or goods than Level II volumes are included with Level II.

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 expenses. 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 scheduled 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.

Scheduled 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.

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.

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. Pour les fins de cette publication, le niveau I comprend seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée. Tous les autres transporteurs avec des volumes de passagers et/ou de marchandises supérieurs aux volumes des transporteurs de niveau II sont inclus dans le niveau II.

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 régulier, 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 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 charge ment pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. 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 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 réguliers. 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.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1994	4*	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/ Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1984-94
	3	Recent Trends in Canadian Airline Costs/Les frais des transporteurs aériens canadiens: tendances récentes	1988-94
	2	The Impact of Competition on Air Fares in Canada/L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1988-93
	1	Seasonally Adjusted Profitability Data for the Canadian Air Carriers/Désaisonnalisation des données sur la rentabilité des transporteurs aériens canadiens	1988-94
1993	4	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/ Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	3	Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families/Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens	1988-92
	2	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/ Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	1	Domestic Competition Among Canadian Air Carriers/Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	1988-92
1992	4	Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 / Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983	1983-92
	3	The International Air Charter Market (Passengers) / Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)	1983-92
	2	Air Fare Indexes Versus Average Air Fares / Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens	1983-92
	1	Business Usage of Privately Registered Aircraft / Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés	1990
1991	4	Evolution of Air Fares for the Top Ten Canadian Cities, Fourth Quarter of 1988-1991 / Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, Quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
	3	Five Years of Affiliate Networks / Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89

* Last issue - Dernier numéro.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada - Concluded / Opérations des transporteurs aériens au Canada - fin			
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and Other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
1994		Air Passenger Travel, Air Fares and the Price of Aviation Fuel: Two Decades in Review/ Voyages et tarifs aériens et prix du carburateur: Bilan de deux décennies	1974-94
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers)/ Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993-94
		Passenger Air Travel Between Canadian Cities: Ticket Origins for the Top 25 City-Pairs in 1994/ Passagers aériens voyageant entre des villes canadiennes: Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes en 1994	1994
1993		The Top 25 City-Pairs:Passenger Counts for Trips on Scheduled and Charter Flights/Revue des 25 principales paires de villes: Nombre de passagers effectuant des voyages sur vols réguliers et vols d'affrètement	1992-93
		The Top Ten Origin and Destination Cities in Canada (Major Scheduled Air Carriers): An Historical Review/Dix premières villes au Canada selon l'origine et la destination (des principaux transporteurs aériens réguliers): revue historique	1973-83-93
		Passenger Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers)/ Nombre de passagers voyageant entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993
		Comparing Air, Rail and Bus Passenger Counts/Comparaisons des chiffres sur les passagers des services aériens, ferroviaires et d'autobus	1991

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report - Concluded /			
Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur - fin			
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our Busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984, 86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-205 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report /			
Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis			
1994		Ticket Origins for the Top 25 Transborder City-Pairs in 1994/Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes transfrontalières en 1994	1994
		Canada-United States Air Travel: The Provincial/Territorial Perspective/Voyages aériens entre le Canada et les États-Unis: perspectives provinciale et territoriale	1993-94
		Passenger Routings on International Air Journeys/Itinéraires des passagers effectuant des voyages internationaux	1983-93
1993		Air Carrier Nationality for Passenger Travel Between Canada and the United States, 1983 to 1993/Nationalité des transporteurs aériens de passagers entre le Canada et les États-Unis, 1983 à 1993	1983-93
		Changes in the Medium-Sized Canada-United States Passenger Origin and Destination Markets/Changements dans les marchés de taille moyenne au titre de l'origine et de la destination des passagers entre le Canada et les États-Unis	1992-93
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (cont'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (suite)

Publication	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-205 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report - concluded/ Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis - fin			
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
Catalogue 51-206 Annual / Annuel Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne			
1993		1993 Civil Aviation Results/Aviation civile - Résultats de 1993	1987-93
		Discount Pricing Behaviour by Canadian Level | Air Carriers During the Recession/ Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau | face aux tarifs réduits au cours de la récession	1989-93
1992		Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount Air Fares / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens	1983-92
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-90
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens			
1994		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service/La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-94
		The Domestic Charter Market/Le marché des vols nolisés intérieurs	1984-94
		The International Charter Market/Le marché des vols nolisés internationaux	1984-94
1993		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-93
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-93

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES (concl'd) / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES (fin)

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year/ Année			
		Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics - Concluded / Statistiques des affrètements aériens - fin	
1993		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-93
1992		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
1991		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1987-91
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1987-91
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1987-91
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1986-90
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A Ten-Year Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986). - Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

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 J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

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 J. Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

March 1991

Mars 1991

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION****PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre	
					États-Unis US\$
	\$				Autres US\$
10-234 Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale de publications sur les transports	
50-002 Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.	
51-004 Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	
51-203 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., Bil.	
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	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.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	
51-501 E/F Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.	
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	
52-216 Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.	
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	90.00	96.00	112.00	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	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.	
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	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.

May 1995

Mai 1995



ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:	PHONE:	FAX TO:	METHOD OF PAYMENT:				
	 1-800-267-6677	 (613) 951-1584	(Check only one)				
Statistics Canada Operations and Integration Circulation Management 120 Parkdale Avenue Ottawa, Ontario Canada K1A 0T6 (Please print)	Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.			VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.	<input type="checkbox"/> Please charge my:	<input type="checkbox"/> VISA	<input type="checkbox"/> MasterCard
	 INTERNET: order@statcan.ca			Card Number			
Company				Signature			
Department				Expiry Date			
Attention	Title						
Address							
City	Province						
Postal Code	Phone	Fax					
Please ensure that all information is completed.							
Authorized Signature							
Catalogue Number	Title	Date of Issue or Indicate an "S" for subscriptions	Annual Subscription or Book Price			Quantity	Total
			Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$		
► Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.			SUBTOTAL				
► GST Registration # R121491807			DISCOUNT (if applicable)				
► Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada - Publications.			GST (7%) and applicable PST (Canadian clients only)				
► Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST and applicable PST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.			GRAND TOTAL				
PF 093238							

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canadä



STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA

Statistique Cana

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010203698

MERCI DE VOTRE COMMANDE!



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canadä

For and About Businesses Serving the Business of Canada...

At last, current data and expert analysis on this VITAL sector in one publication!

The services sector now dominates the industrial economies of the world. Telecommunications, banking, advertising, computers, real estate, engineering and insurance represent an eclectic range of services on which all other economic sectors rely.

Despite their critical economic role, however, it has been hard to find out what's happening in these industries. Extensive and time-consuming efforts have, at best, provided a collection of diverse bits and pieces of information ... an incomplete basis for informed understanding and effective action.

Now, instead of this fragmented picture, *Services Indicators* brings you a cohesive whole. An innovative quarterly from Statistics Canada, this publication **breaks new ground**, providing **timely updates** on performance and developments in:

- Communications
- Finance, Insurance and Real Estate
- Business Services

Services Indicators brings together analytical tables, charts, graphs and commentary in a stimulating and inviting format. From a wide range of key financial indicators including profits, equity, revenues, assets and liabilities, to trends and analysis of employment, salaries and output - PLUS a probing feature article in every issue, *Services Indicators* gives you the complete picture **for the first time!**

Finally, anyone with a vested interest in the services economy can go to *Services Indicators* for **current** information on these industries ... both at-a-glance and in more detail than has ever been available before - all in one unique publication.

If your business is serving business in Canada, or if you are involved in financing, supplying, assessing or actually using these services, *Services Indicators* is a turning point - an opportunity to forge into the future armed with the most current insights and knowledge.

Order YOUR subscription to *Services Indicators* today!

Services Indicators (catalogue no. 63-0160XPB) is \$112 (plus 7% GST) in Canada, US\$135 in the United States and US\$157 in other countries.

To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call 1-800-267-6677 toll-free in Canada and the United States [1-613-951-7277 elsewhere] and charge to your VISA or MasterCard.



Au sujet des entreprises au service des affaires du Canada et à leur intention...

Enfin regroupées en une publication, des données courantes et des analyses éclairées sur ce secteur ESSENTIEL!

Le secteur des services domine à l'heure actuelle les économies industrielles du monde. Les télécommunications, les opérations bancaires, la publicité, l'informatique, l'immobilier, le génie et l'assurance représentent une gamme éclectique de services sur lesquels reposent tous les autres secteurs économiques.

En dépit de leur rôle critique sur le plan économique, il est toutefois difficile de savoir ce qui se passe dans ces branches d'activité. Des efforts considérables et fastidieux ont permis, au mieux, de rassembler une collection de renseignements fragmentaires divers... qui ne favorisent pas la compréhension avisée et la prise de mesures efficaces.

Remplacez maintenant ce tableau fragmentaire par l'image cohérente que vous offre *Indicateurs des services*. Cette publication trimestrielle innovatrice de Statistique Canada pénètre dans un domaine inexploré, fournissant des aperçus opportuns du rendement et des progrès dans les domaines suivants :

- Communications
- Finance, assurance et immobilier
- Services aux entreprises

Indicateurs des services rassemble des tableaux analytiques, des diagrammes, des graphiques et des observations en un mode de présentation stimulant et attrayant. En puisant à même une vaste gamme d'indicateurs financiers importants, allant notamment des profits, des capitaux propres, des recettes, de l'actif et du passif aux tendances et analyses de l'emploi, des salaires et de l'extrant - à laquelle s'ajoute un article de fond exploratif dans chaque numéro, *Indicateurs des services* brosse pour la première fois un tableau complet!

Enfin, quiconque s'intéresse au secteur des services peut consulter *Indicateurs des services* pour trouver des renseignements courants sur ces branches d'activité... tant sous une forme sommaire qu'à un niveau de détail n'ayant jamais encore été offert - et ce, dans une même publication.

Si vous êtes de ceux qui fournissent des services aux entreprises canadiennes, ou si vous financez, fournissez ou évaluez ces services ou y avez en fait recours, *Indicateurs des services* représente un tournant - une chance de s'aventurer dans l'avenir en étant armé des réflexions et connaissances les plus actuelles.

Commandez dès aujourd'hui VOTRE abonnement à *Indicateurs des services*!

Indicateurs des services (n° 63-0160XPB au catalogue) coûte 112 \$ (plus 7 % de TPS) au Canada, 135 \$ US aux États-Unis et 157 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous préférez, vous pouvez télécopier votre commande en composant le 1-613-951-1584 ou téléphoner sans frais du Canada et des États-Unis au 1-800-267-6677 [ou d'ailleurs, au 1-613-951-7277] et porter les frais à votre compte VISA ou MasterCard.

- Identify Emerging Trends
- Define New Markets
- Pinpoint Profit Opportunities

To safeguard your place in tomorrow's marketplace, you have to be able to anticipate trends today. To do that, you're going to need some insight into the purchasing trends in the Canadian marketplace.

With a complete profile of Canadian consumers, plus an indepth analysis of Canadian industries, the *Market Research Handbook* gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:

- ▶ how much money Canadians are earning and what they're spending on cars, rent, home entertainment and household appliances;
 - ▶ the level of sales in retail chain and department stores;
 - ▶ what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;
 - ▶ census data such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration
- ...and much, much more!

With over 600 pages, the *Handbook* includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the Gross Domestic Product, Labour Force Productivity, Private and Public Investment and the Consumer Price Index.

Order your copy of the *Market Research Handbook* (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584 and use your VISA or MasterCard. **OR MAIL** your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication.



- Dégagez les nouvelles tendances
- Définissez les nouveaux marchés
- Déterminez les possibilités de profit

Pour maintenir votre place sur le marché de demain, vous devez être en mesure de prévoir les tendances aujourd'hui. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le *Recueil statistique des études de marché* brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux best-seller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous fournissant les détails suivants :

- ▶ les revenus des Canadiens et leurs dépenses pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;
 - ▶ le niveau des ventes dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;
 - ▶ les biens échangés entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;
 - ▶ les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale
- ...et bien plus encore!

Le *Recueil*, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le produit intérieur brut, la productivité de la population active, les investissements privés et publics et l'Indice des prix à la consommation.

Procurez-vous votre exemplaire du *Recueil statistique des études de marché* (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS, 132 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS le 1-800-267-6677 OU PAR TÉLÉCOPIEUR au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard, OU PAR LA POSTE à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication.