



***Canadian
Civil
Aviation***

1996



***Aviation
civile
canadienne***

1996



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregate 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, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone (613) 951-0125) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

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

You can also visit our World Wide Web site:
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided **for all users who reside outside the local dialling 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
Order-only line (Canada and United States)	1-800-267-6677

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no 51-206-XPB, is published annually in a **paper version** for \$41.00 in Canada. Outside Canada the cost is US\$41.00.

Please send orders to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or by dialling **(613) 951-7277** or **1 800 700-1033**, by fax **(613) 951-1584** or **1 800 889-9734** or by Internet: order@statcan.ca. For change of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada publications may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. 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 Internet, 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 ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone: (613) 951-0125) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

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

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

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 de consultation régionaux.

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

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

Le produit n° 51-206-XPB au catalogue est publié annuellement sur **version papier** au coût de 41 \$ au Canada. À l'extérieur du Canada, le coût est de 41 \$ US.

Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou commandez par téléphone au **(613) 951-7277** ou au **1 800 700-1033**, par télécopieur au **(613) 951-1584** ou au **1 800 889-9734** ou par Internet: order@statcan.ca. Pour tout changement d'adresse, veuillez fournir votre ancienne et votre nouvelle adresse. Vous pouvez aussi vous procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. 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

1996

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

Aviation civile canadienne

1996

Published by authority of the Minister responsible for
Statistics Canada

© Minister of Industry, 1997

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 1997

Catalogue No. 51-206-XPB

Frequency: Annual

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de
Statistique Canada

© Ministre de l'industrie, 1997

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 1997

N° 51-206-XPB au catalogue

Périodicité : annuelle

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing co-operation 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 co-operation 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 Tricia Trépanier, Director, Transportation Division, Helen McDonald, Assistant Director and Gord Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit. Robert Lund is the Statistician and Diane Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which Lisa Di Piéto is the Unit Head, Bradley Snider is the Statistician and Gabrielle Lorrain is the Statistical Assistant.

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

Civil and General Aviation Unit:

Don Kirkpatrick Madeleine Saumier
Douglas Ryan

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis Sylvie Moreau

Systems Section:

Marc Maisonneuve Greg Toll
The valuable work of Carole Daneau, word processing is gratefully acknowledged.

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 de transports, Statistique Canada, sous la direction générale de Tricia Trépanier, directrice de la Division des transports, Helen McDonald, directrice adjointe et Gord Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale. Robert Lund est le statisticien et Diane Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont Lisa Di Piéto est le chef de section, Bradley Snider est le statisticien et Gabrielle 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:

Don Kirkpatrick Madeleine Saumier
Douglas Ryan

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

Diane Denis Sylvie Moreau

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve Greg Toll
Nous remercions de sa précieuse collaboration Carole Daneau, pour le traitement de texte.

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
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xiii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1995-1996	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-III	4
Table 2.3 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA	5
Table 2.4 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	7
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
Table 3.2 Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA	9
Table 3.3 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	11
Table 3.4 Income Statement - Canadian Air Carriers, Operating Helicopters Only, Levels I-IV	12
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	13
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	17
Table 3.7 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xiii
SECTION 1 REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995-1996	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	7
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	9
Tableau 3.3 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	11
Tableau 3.4 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	12
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	13
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	17
Tableau 3.7 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents

	Page
Table 3.8 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA	19
Table 3.9 Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	20
Table 3.10 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I and II	21
Table 3.11 Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level IA	22
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	23
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA	24
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	25
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	26
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level IA	27
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, 1993-1996	33
Table 6.2 Average Fares by Sector and by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	33

Table des matières

	Page
Tableau 3.8 Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	19
Tableau 3.9 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	20
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	21
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	22
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	23
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	24
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	25
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	26
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	27
PARTIE II BASE TARIFAIRE	
SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1993-1996	33
Tableau 6.2 Tarifs moyens selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	33

Table of Contents

		Page
Table 6.3	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34
Table 6.4	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	34
Table 6.5	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	35
Table 6.6	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	36
Table 6.7	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	37
Table 6.8	Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	38
PART III	CIVIL AVIATION	
SECTION 7	AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1	Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	39
Table 7.2	Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	40
SECTION 8	AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1	Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	41
Table 8.2	Pilot Licences in Force in Canada	41

Table des matières

		Page
Tableau 6.3	Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Tableau 6.4	Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	34
Tableau 6.5	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	35
Tableau 6.6	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	36
Tableau 6.7	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	37
Tableau 6.8	Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	38
PARTIE III	AVIATION CIVILE	
SECTION 7	MOUVEMENTS D'AERONEFS	
Tableau 7.1	Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	39
Tableau 7.2	Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	40
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	41
Tableau 8.2	Licences de pilote en vigueur au Canada	41

Table of Contents

	Page
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	42
Factors Which May Have Influenced the Data	49
Glossary	50
Published Special Articles	56
Publications Available from the Transportation Division	62

Table des matières

	Page
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	42
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	49
Glossaire	53
Études spéciales publiées	56
Publications disponibles à la Division des transports	62

Highlights

Operating Statistics

- In 1996, Canadian Level I to IV air carriers reported record levels of total enplaned passengers and passenger-kilometres. The industry grew 9% in terms of passenger counts, with nearly 40 million passengers enplaned during the year compared to over 36 million in 1995. As recently as 1994, while the industry was recovering from the slower economy of the early 1990's, there were only 33 million passengers. Prior to 1995, the previous record for enplaned passengers occurred in 1989, when nearly 36 million passengers were enplaned by the Canadian industry. Wardair was still operating at that time.
- For the third consecutive year, growth took place in each of the geographic sectors in 1996. In terms of percentage increases in passengers enplaned, the transborder market grew 12%. The total number of Air Canada transborder flights have increased from 43,000 to 76,000 over the last two years. By this measure, Air Canada's growth in this market has exceeded the total of all other Canadian and U.S. carriers which use large jets. This growth followed the introduction of the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995.
- Although growth was reported in the domestic market in 1996, both major carriers experienced a drop in passenger yield on scheduled services. (Yield is defined as passenger revenue per passenger-kilometre flown.) Both major carriers cited the two new low-cost entrants as part of the reason for reduced profitability on domestic operations. Westjet and Kelowna Flightcraft (operating the aircraft which carried the Greyhound passengers) were the new entrants.
- Seasonally adjusted quarterly data for passenger-kilometres flown by Canadian air carriers show steady growth between the third quarter of 1993 and the third quarter of 1996. Except for one quarter, this growth was continuous, starting at 14 billion and ending at over 20 billion per quarter. There was a slight drop in the fourth quarter of 1996. (Raw data contain a trend component, an irregular component and a seasonal component. The seasonally adjusted data series shows the data without the seasonal component.)

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1996, les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV ont déclaré des niveaux sans précédents au titre des passagers embarqués et des passagers-kilomètres totaux. L'industrie, avec près de 40 millions de passagers embarqués au cours de l'année, a connu une croissance de 9% en termes de passagers. En 1995, le nombre de passagers embarqués avait atteint plus de 36 millions. Pas plus tard qu'en 1994, alors que l'industrie reprenait son essor après le ralentissement de l'économie du début des années 1990, ce nombre s'élevait à seulement 33 millions. Avant 1995, le record antérieur pour les passagers embarqués fut observé en 1989. Cette année-là, l'industrie canadienne, qui comptait encore Wardair dans ses rangs, avait enregistré près de 36 millions de passagers embarqués.
- Pour la troisième année consécutive, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance en 1996. Si l'on examine les résultats en pourcentage de l'augmentation des passagers embarqués, on observe une progression de 12% du secteur transfrontalier. Le nombre total de vols transfrontaliers effectués par Air Canada s'est accru de 43 000 à 76 000 au cours des deux dernières années. Par cette mesure, la croissance d'Air Canada dans ce marché a excédé le total de tous les autres transporteurs canadiens et américains qui utilisent de gros avions à réaction. Cette croissance fait suite à l'introduction de l'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995, entre le Canada et les États-Unis.
- Bien que le marché intérieur ait affiché une expansion en 1996, les deux principaux transporteurs ont enregistré un recul de leur rendement sur les services réguliers. (Le rendement se définit comme étant les recettes-passagers par passager-kilomètre.) Les deux principaux transporteurs ont partiellement évoqué la venue de deux nouveaux transporteurs à coûts faibles pour expliquer la baisse de rentabilité de leurs activités intérieures. Westjet et Kelowna Flightcraft (exploitant de l'aéronef qui a transporté les passagers de Greyhound) étaient les nouveaux venus.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées au titre des passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs aériens canadiens indiquent une progression soutenue entre le troisième trimestre de 1993 et le troisième trimestre de 1996. À l'exception d'un trimestre, cette croissance a été continue, commençant à 14 milliards et se terminant à plus de 20 milliards par trimestre. Une légère baisse a été observée au cours du quatrième trimestre de 1996. (Les données brutes contiennent un élément tendanciel, un élément irrégulier et un élément saisonnier. Les séries de données désaisonnalisées présentent les données sans leur élément saisonnier.)

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic loss (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$64 million in 1996. This is a deterioration of \$54 million from the \$10 million loss in 1995.
- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a basic loss of \$145 million in 1996, marking the second consecutive year of basic losses amounting to over \$100 million. For the 1990's, these losses have totalled over one billion dollars. To deal with the resulting cash flow problems which were forecast, CAI began instituting a restructuring plan involving salary reductions, fuel tax rebates and reduced overhead costs in late 1996. Although Air Canada has also reported basic losses of almost one billion dollars during the 1990's, it has shown steady improvement in the last three years, culminating in a basic income of \$61 million in 1996.

Fare Basis Data

- In 1996, the average one-way fare paid by passengers on domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers for all domestic city-pairs was \$177, a sharp drop of 10% from the 1995 level of \$196, and 11% below record domestic fare of \$200 reported in 1994. The average fare paid by international passengers was \$338, down 8% from the 1995 average of \$366, and 12% below the record international fare of \$382 in 1994.
- In 1996, the domestic air fare index for discount fares fell by 8% to 124.8, down from the 1995 level of 135.4, and down 10% from the record level of 138.6 in 1994. The economy fare index rose to a new record level of 193.7, but the all-fare index declined by 1% to 152.4, down from the 1995 record of 154.5. Except for 1992, the economy fare index has risen every year since 1983.
- In 1996, a record 82% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 80% used discounted fares, besting the previous year's record level of 71%. For international markets, a record 86% of scheduled passengers (six out of every seven) flew on discount fares.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont déclaré une perte directe (calculée en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 64 millions de dollars en 1996. Il s'agit d'un recul de 54 millions de dollars par rapport à la perte de 10 millions de dollars enregistrée en 1995.
- Les Lignes aériennes Canadian International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe de 145 millions de dollars en 1996, ce qui marque la deuxième année consécutive pour laquelle les pertes directes ont excédé les 100 millions de dollars. Pour les années 1990, ces pertes ont totalisé plus d'un milliard de dollars. Pour essayer de résoudre les problèmes de marge brute d'autofinancement résultants qui étaient prévus, la société LACI a commencé à établir un plan de restructuration à la fin de 1996. Ce plan se traduit par des réductions salariales, des dégrèvements fiscaux sur le carburant et des frais généraux réduits. Bien qu'Air Canada ait également déclaré des pertes directes de près d'un milliard de dollars au cours des années 1990, la société a montré une amélioration soutenue durant les trois dernières années, terminant l'année 1996 avec un revenu direct de 61 millions de dollars.

Données sur la base tarifaire

- En 1996, le tarif moyen simple payé par les passagers pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et par deux transporteurs de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'est établi à 177\$, ce qui représente une forte baisse de 10% par rapport au tarif moyen de 196\$ observé en 1995. Il s'agit également d'un repli de 11% par rapport au tarif intérieur inégalé de 200\$ observé en 1994. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 338\$, soit une baisse de 8% par rapport au tarif moyen de 366\$ observé en 1995, et une baisse de 12% par rapport au tarif international record de 382\$ observé en 1994.
- En 1996, l'indice des tarifs aériens intérieurs pour les tarifs réduits a régressé de 8% pour s'établir à 124,8, une chute par rapport au niveau de 135,4 observé en 1995, et une baisse de 10% par rapport au niveau record de 138,6 observé en 1994. Bien que l'indice des tarifs de la classe économique ait augmenté pour s'établir à 193,7, soit un niveau record, l'indice pour tous les tarifs a diminué de 1% pour s'établir à 152,4, une baisse par rapport au niveau record de 154,5 obtenu en 1995. Depuis 1983, l'indice des tarifs économiques a connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.
- En 1996, 82% de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits, soit un niveau record. Dans les marchés intérieurs, 80% des passagers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau record. Le sommet précédent (71%) avait été enregistré l'année antérieure. Pour les marchés internationaux, un niveau record de 86% des passagers des vols réguliers (six sur sept) ont voyagé à prix réduit.

- The increase in the use of discount fares in 1996 was widespread, with eight provinces posting increased percentages of discount passengers. The largest increases were 13 percentage points in Newfoundland and Alberta.
- In 1996, the highest average yield (21.8 cents revenue per passenger-kilometre) was found in the hub category *medium-small*.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1996 était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant connu des hausses dans les pourcentages des passagers voyageant à tarifs réduits. Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Alberta, soit 13 points de pourcentage.
- En 1996, le revenu moyen le plus élevé (21,8 cents de recettes par passager-kilomètre) a été observé dans la catégorie de villes-pivots *moyen-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 Canadian 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 homogenous 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.

In 1995, the statistical reporting requirements were modified to lessen the reporting burden on Canadian air carriers. Quarterly reporting of operational and financial data was discontinued for Level III and IV carriers. As a result, the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, was discontinued following the release of fourth quarter data for 1994. The quarterly data for Level I and II carriers were released in the monthly aviation service bulletin, and are summarized in this publication. This publication also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized).

This annual publication 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 1er 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 des transports du Canada, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes:

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

En 1995, les exigences concernant la déclaration des statistiques ont été modifiées pour réduire le fardeau de réponse des transporteurs aériens canadiens. La déclaration des données opérationnelles et financières de base trimestrielle a été terminée pour les transporteurs des niveaux III et IV. Par la suite, la publication trimestrielle, **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, a été discontinuée, les données du quatrième trimestre de 1994 étant les dernières à paraître. Les données trimestrielles déclarées par les transporteurs des niveaux I et II ont été diffusées dans le bulletin mensuel de l'aviation, dont un sommaire apparaît dans cette publication. Cette publication comprend également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif).

Cette publication annuelle présente 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

1996 Civil Aviation Results

by Robert Lund

1996 was the second consecutive year in which Canadian air carriers reported record levels of passenger operations (enplaned passengers and passenger-kilometres). It was the first year in which industry revenues went over the \$10 billion mark. However, fewer Canadian carriers reported net incomes and for the second year in a row, Canadian carriers reported worse performances in their operating income and basic loss (operating income combined with interest income and expenses).

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 - 1996

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu direct (Niveaux I à III)	Revenu net
	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000
1987	6 274	363	163	169
1988	7 137	258	8	122
1989	7 851	90	-185	45
1990	8 259	5	-313	-132
1991	7 599	-248	-587	-429
1992	7 556	-230	-606	-861
1993	7 535	-7	-396	-600
1994	8 406	410	75	141
1995	9 326	395	-10	-82
1996	10 038	274	-64	-

Figure 1 shows that Air Canada improved its ratio of basic income to operating revenue, while the world's international carriers (which report to the International Civil Aviation Organization (ICAO)) deteriorated slightly in this regard. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) also reported a worse ratio. Air Canada's basic income (\$61 million) more than doubled and it matched the ICAO carriers in earning 1.6 cents of basic income for every dollar of revenue. CAI reported a basic loss of \$145 million in 1996, 5.6 cents for each dollar of revenue.

Figure 2 shows the ratio of basic income to operating revenue for the other three distinct groups of air carriers in Canada. These include the Air Canada Connectors and CAI Partners, (the affiliate networks of the two major carriers), and

Études spéciales

Aviation civile - Résultats de 1996

par Robert Lund

En 1996, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré, pour une deuxième année consécutive, un volume record d'activités de passagers (passagers embarqués et passagers-kilomètres). C'est la première année pour laquelle l'industrie a généré des recettes qui excèdent la marque des 10 milliards de dollars. Cependant, moins de transporteurs canadiens ont déclaré des revenus nets et pour la deuxième année de suite, les transporteurs canadiens ont déclaré une détérioration de leur rendement financier - revenu d'exploitation et perte directe (calculée en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés).

Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I à IV, 1987 - 1996

La figure 1 montre qu'Air Canada a amélioré le ratio de son revenu direct à ses recettes d'exploitation, alors que les transporteurs internationaux du monde (qui relèvent de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)) ont affiché une légère détérioration à cet égard. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont également déclaré une détérioration de leur ratio. Le revenu direct d'Air Canada (61 millions de dollars) a plus que doublé et il égale celui des transporteurs de l'OACI en réalisant 1,6 cents de revenu direct pour chaque dollar de recettes. LACI a déclaré une perte directe de 145 millions de dollars en 1996, soit 5,6 cents pour chaque dollar de recettes.

La figure 2 montre le ratio du revenu direct aux recettes d'exploitation pour les trois autres groupes distincts de transporteurs aériens au Canada. Font notamment partie de ces groupes, les Liaisons d'Air Canada et les partenaires de

the large carriers that compete with Air Canada and CAI on domestic services and international services (the charter group). (The charter group included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Kelowna Flightcraft, Royal Aviation, Skyservice and Westjet.) Both affiliate groups and the charter group reported deteriorations in their financial performances in 1996. However, the charter group maintained the highest level of basic income per dollar of revenue (2.7 cents) among the five identified components of the Canadian industry (including Air Canada and CAI).

LACI, (les réseaux affiliés aux deux principaux transporteurs), et les grands transporteurs qui livrent concurrence à Air Canada et LACI sur les marchés intérieurs et les marchés internationaux (le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement). (Le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement comprend entre autres Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Kelowna Flightcraft, Royal Aviation, Skyservice et Westjet.) Les deux groupes affiliés et le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement ont déclaré des détériorations de leurs rendements financiers en 1996. Cependant, le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement a maintenu le niveau de revenu direct le plus élevé par dollar de recettes (2,7 cents) parmi les cinq composantes de l'industrie canadienne (incluant Air Canada et LACI).

Figure 1

Basic Income (loss)/Operating Revenue, Air Canada, CAI, and ICAO Air Carriers (preliminary data), 1988 - 1996

Figure 1

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation, Air Canada, LACI et des transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires), 1988 - 1996

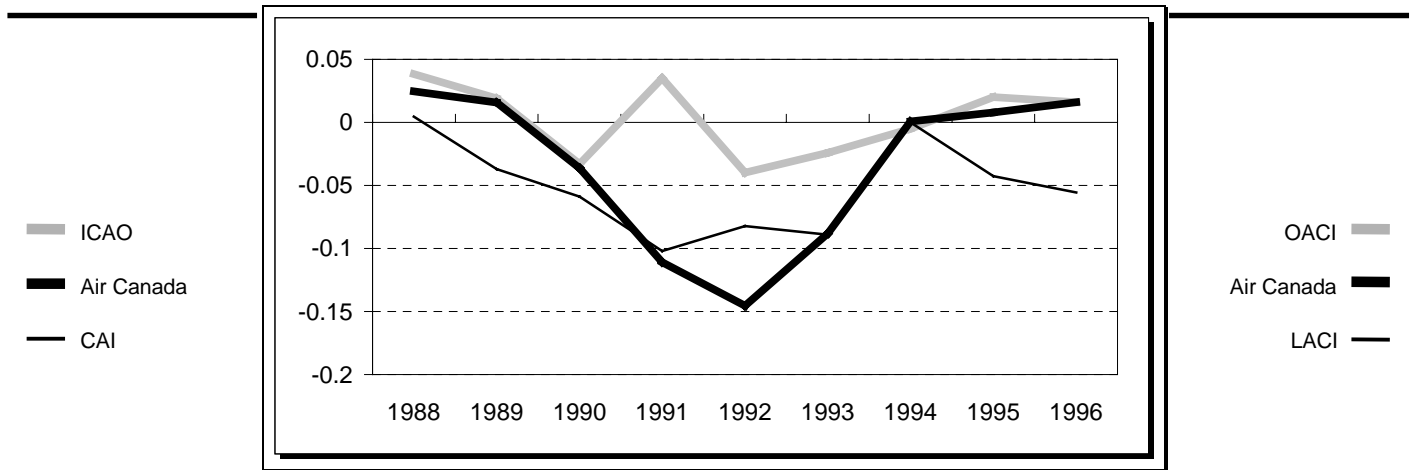


Figure 3 compares the absolute basic income reported by the five groups of air carriers (as well as the rest of the top 100 air carriers in Canada) in 1995 and 1996. Although the Connectors reported a \$17 million drop in income, the Air Canada family (combining Air Canada and the Connectors) totalled a basic income of \$68 million. This is the third consecutive year of positive results for the Air Canada family. The combined results of CAI and its Partners were a basic loss of \$172 million, as both components fared worse in 1996.

La figure 3 établit une comparaison entre le revenu direct absolu déclaré par les cinq groupes de transporteurs aériens (ainsi que celui déclaré par le reste des 100 principaux transporteurs aériens au Canada) en 1995 et celui déclaré en 1996. Bien que les Liaisons aient déclaré une baisse de revenu de 17 millions de dollars, le groupe Air Canada (qui comprend Air Canada et ses Liaisons) a totalisé un revenu direct de 68 millions de dollars. Il s'agit de la troisième année consécutive pour laquelle le groupe Air Canada a généré des résultats positifs. Les résultats combinés de LACI et de ses partenaires représentent une perte directe de 172 millions de dollars, les deux composantes s'étant trouvées dans une mauvaise situation en 1996.

Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue of the Affiliates and the Charter Group, 1988 – 1996

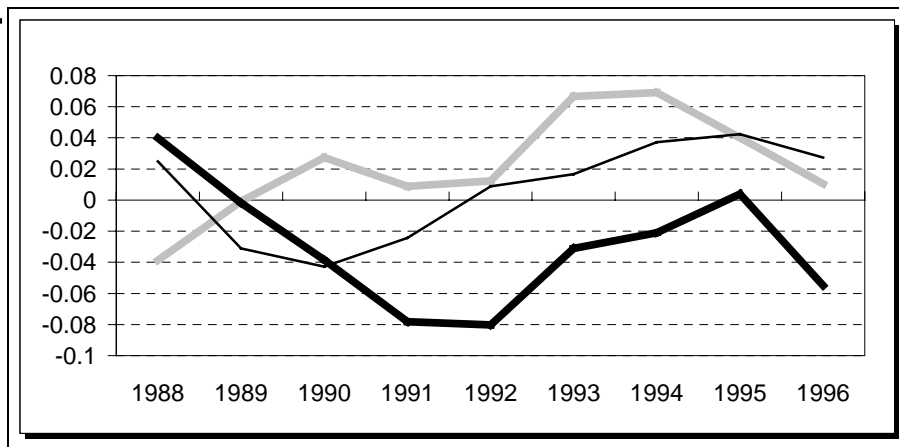


Figure 2

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation des transporteurs affiliés et le groupe des services d'affrètement, 1988 – 1996

Figure 3

Basic Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1995 - 1996

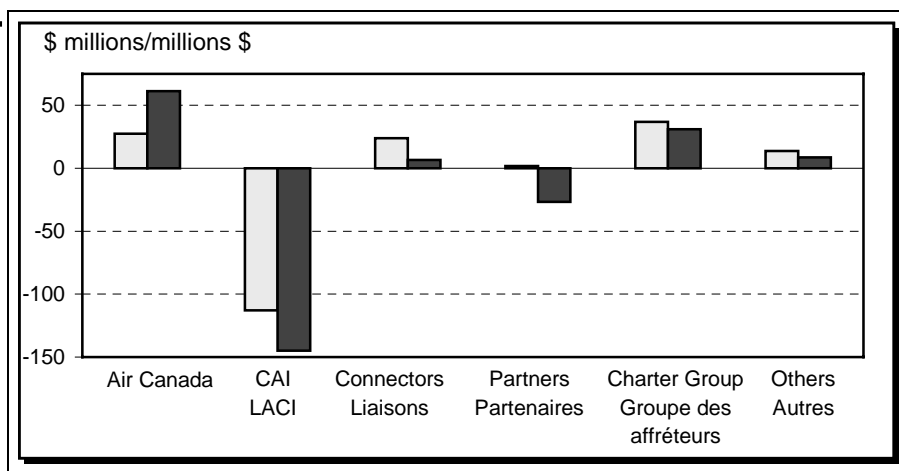


Figure 3

Revenu (perte) direct des transporteurs aériens canadiens, 1995 – 1996

Major Carriers - Financial Performance

In 1996, total passenger revenue jumped dramatically at Air Canada for the third consecutive year. An increase of 12% was reported for 1996, following increases of 14% and 12% in the two previous years. CAI, coming off two years of increases in passenger revenue (5% and 9%), had a decrease of 1% in 1996.

Both major carriers reported a drop in yield (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services. Air Canada and CAI noted that the profitability of domestic operations declined as new low-cost entrants came on stream. Another negative factor

Principaux transporteurs - Rendement financier

En 1996, les recettes-passagers totales d'Air Canada ont progressé dramatiquement pour une troisième année consécutive. Après avoir progressé de 14% et de 12% au cours des deux années précédentes, elles se sont accrues de 12% en 1996. Par ailleurs, la société LACI, après avoir enregistré des hausses au titre des recettes-passagers au cours des deux dernières années (5% et 9%), a accusé un repli de 1% en 1996.

Les deux principaux transporteurs ont enregistré un recul de leur rendement (recettes-passagers par passager-kilomètre) sur les services réguliers. Air Canada et LACI ont noté que la rentabilité de leurs activités intérieures a décliné avec la venue de nouveaux transporteurs à bon marché. La hausse des coûts du

cited by both carriers was an increase in fuel prices. Air Canada spent 21% more on fuel in 1996, in order to achieve a 13% gain in tonne-kilometres. CAI spent 10% more on fuel to achieve a 4% gain in production. Both carriers limited the total increase in wages paid to 6% while achieving these production increases. Air Canada, with 2% more employees, reported an average wage increase of 4%. CAI, with a 3% drop in personnel, had an average wage increase of 9%.

The proportion of expenses related to owning or leasing aircraft (possession) were down by 2.2 points for Air Canada and down 0.4 points for CAI in 1996. (These costs included aircraft rental, depreciation and interest expenses.) At Air Canada, aircraft possession costs had risen continuously from 8% in 1988, to 18% in 1995, before dropping in 1996. The proportion of expenses spent on interest by Air Canada dropped from 8% in 1995 to 5% in 1996.

Domestic Competition For the Major Families

Text Table 2 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 1996, this group has included the scheduled operations of Intair, Nationair, Royal Aviation, Westjet, and Titan as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Kelowna Flightcraft (whose aircraft were used to fly the passengers

Text Table 2

Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988 – 1996

Year	Wardair	Non Family Group	Families	Share of Total - Part du total		
				Wardair	Non Family Group	Families
Année	Wardair	Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes principaux	Wardair	Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes principaux
		'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	-	2 343	19 233	-	10.9	89.1
1995	-	2 538	21 246	-	10.7	89.3
1996	-	3 289	22 838	-	12.6	87.4

carburant est un autre facteur négatif évoqué par les deux transporteurs pour expliquer la baisse de rentabilité. Air Canada a accru ses dépenses de carburant de 21% en 1996, afin d'obtenir un gain de 13% des tonnes-kilomètres. La société LACI a accru ses dépenses de carburant de 10% pour augmenter sa production de 4%. Les deux transporteurs ont limité la hausse totale des salaires payés à 6% tout en augmentant leur production. Air Canada, avec une hausse de 2% du nombre d'employés, a déclaré une augmentation de 4% de la rémunération moyenne. La société LACI, avec une chute de 3% de son personnel, a déclaré une progression de 9% de la rémunération moyenne.

La proportion des dépenses liées à l'achat ou à la location d'aéronefs (possession) était à la baisse de 2,2 points chez Air Canada et à la baisse de 0,4 point chez LACI en 1996. (Ces coûts englobent les frais de location d'aéronefs, l'amortissement et les frais d'intérêts.) Chez Air Canada, les coûts de possession d'aéronefs ont progressé continûment de 8% en 1988 à 18% en 1995. En 1996, ils ont régressé. La proportion des dépenses allouées aux intérêts par Air Canada a chuté de 8% en 1995 à 5% en 1996.

Concurrence des groupes principaux dans le marché intérieur

Le tableau explicatif 2 vise à examiner les parts de marché en ce qui concerne les passagers-kilomètres parcourus sur le marché intérieur par les transporteurs qui font concurrence aux principaux transporteurs à services réguliers, en se servant d'aéronefs à réaction de 85 sièges ou plus. De 1988 à 1996, ce groupe a inclus les activités régulières d'Intair, Nationair, Royal Aviation, Westjet, et Titan ainsi que l'exploitation des vols affrétés par Air Transat, Canada 3000, First Air, Kelowna Flightcraft (ses

Tableau explicatif 2

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence, 1988 à 1996

on Greyhound flights), 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 the scheduled operations of the major carriers and their networks of affiliates.

In 1996, the non-family group increased in size by 30% as two carriers, Kelowna Flightcraft (Greyhound) and Westjet entered the market for domestic scheduled services.

Transborder and International Markets

For the third consecutive year, growth occurred in each of the geographic sectors in 1996. In terms of passengers enplaned, the transborder market grew by 12%, followed by the other international sector, which grew 8%. Both the transborder and other international sectors have experienced growth of nearly 35% in the years since deregulation (1988).

The transborder growth was greatly influenced by the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995, which led to the introduction of many new direct flights between transborder city-pairs. Following this agreement, the number of transborder flights by large Canadian carriers increased by 33% in 1995 and 25% in 1996. U.S. carriers flew 20% more movements in 1995 and 7% in 1996. Canadian carriers, which flew only three quarters as often as U.S. carriers in 1994, now offer virtually the same total frequency as U.S. carriers. Air Canada increased its transborder flights from 43,000 to 76,000 over the last two years, while CAI's movements rose from 12,000 to 16,000.

The other international market is more balanced between Air Canada, CAI and the charter group. The share of Canadian movements held by these three groups in 1996 was 36%, 25% and 35%, respectively. The charter group, which grew by 32%, had the largest percentage increase in movements in 1996. Air Club International and Skyservice established their presence this year, while Air Canada 3000 and Air Transat grew in size. The number of flights between Canada and Europe by both Air Canada and CAI jumped roughly 25%, but Air Canada remained the dominant carrier with over 10,000 movements compared to 4,000 for CAI. In the Asian market, Air Canada has grown from 300 movements in 1994 to 1,500 in 1996. CAI still dominated this market with roughly 3,600 flights in 1996.

aéronefs furent utilisés pour transporter les passagers de Greyhound), Nationair, Royal Aviation, Skyservice et autres. Dans ce tableau, ces transporteurs sont regroupés sous la rubrique «Groupe des transporteurs non affiliés» et les passagers-kilomètres qu'ils ont parcourus sur le marché intérieur sont comparés aux activités régulières réalisées par les principaux transporteurs et leurs réseaux de transporteurs affiliés.

En 1996, le volume d'activités du groupe des transporteurs non affiliés s'est accru de 30%, deux nouveaux transporteurs, Kelowna Flightcraft (Greyhound) et Westjet, ayant pénétré le marché des services réguliers intérieurs.

Marchés transfrontalier et international

Pour la troisième année consécutive, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance en 1996. Si l'on examine les passagers embarqués, on observe une progression de 12% du secteur transfrontalier et une expansion de 8% du secteur autre international. Les secteurs transfrontalier et autre international ont connu une croissance de près de 35% dans les années qui ont suivi la déréglementation (1988).

L'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995 entre le Canada et les États-Unis, a fortement influencé l'accroissement des activités transfrontalières. Cet accord a favorisé la mise en service de nombreuses liaisons transfrontalières directes. Suite à cet accord, le nombre de vols transfrontaliers effectués par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 33% en 1995 et de 25% en 1996. Le nombre de mouvements effectués par les transporteurs américains a progressé de 20% en 1995 et de 7% en 1996. Les transporteurs canadiens, qui ont exploité avec une fréquence s'établissant à seulement 75% de celle des transporteurs américains en 1994, offrent maintenant virtuellement la même fréquence totale que les transporteurs américains. Le nombre total de vols transfrontaliers effectués par Air Canada s'est accru de 43 000 à 76 000 au cours des deux dernières années, alors que le nombre de mouvements effectués par LACI a augmenté de 12 000 à 16 000.

Le marché autre international est plus équilibré entre Air Canada, LACI et le groupe offrant des services d'affrètement. La part des mouvements canadiens détenue par ces trois groupes en 1996 s'établissait à 36%, 25% et 35%, respectivement. L'expansion la plus forte en termes de pourcentage a été constatée chez le groupe offrant des services d'affrètement. Le nombre de mouvements a progressé de 32% chez ce groupe. Air Club International et Skyservice ont établi leur présence cette année, alors que Canada 3000 et Air Transat ont accru leur volume d'activités. Le nombre de vols effectués par Air Canada et LACI entre le Canada et l'Europe a augmenté de près de 25%, mais Air Canada est demeuré le principal transporteur avec plus de 10 000 mouvements comparativement à 4 000 pour LACI. Dans le marché de l'Asie, le nombre de mouvements d'Air Canada est passé de 300 en 1994 à 1 500 en 1996. LACI a encore dominé ce marché avec environ 3 600 vols en 1996.

Text Table 3

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1996

Tableau explicatif 3

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1996

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	13 907	8 578	4 083	4 092
Percentage change - Variation en pourcentage	%	9.8	7.0	3.5	21.3
Market share - Part du marché	%	45.4	28.0	13.3	13.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	30 806	25 285	2 025	1 865
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.1	7.7	9.7	31.8
Market share - Part du marché	%	51.4	42.2	3.4	3.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	47 295	35 619	4 087	3 630
Percentage change - Variation en pourcentage	%	11.3	4.2	6.9	20.3
Market share - Part du marché	%	52.2	39.3	4.5	4.0
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	3 372	2 212	592	455
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.4	1.0	6.8	18.7
Market share - Part du marché	%	50.9	33.4	8.9	6.9
Hours Flown - Heures de vol	'000	482	293	245	178
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.1	2.9	6.3	10.4
Market share - Part du marché	%	40.2	24.4	20.5	14.8
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	17 990	12 670	22 485	8 175
Percentage change - Variation en pourcentage	%	8.3	11.3	8.7	11.7
Market share - Part du marché	%	58.7	41.3	73.3	26.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	32 831	27 149	56 090	3 890
Percentage change - Variation en pourcentage	%	14.7	9.1	11.6	19.3
Market share - Part du marché	%	54.7	45.3	93.5	6.5
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	51 382	39 249	82 914	7 717
Percentage change - Variation en pourcentage	%	11.0	5.5	8.1	12.8
Market share - Part du marché	%	56.7	43.3	91.5	8.5
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	3 964	2 667	5 584	1 047
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.3	3.7	8.1	11.7
Market share - Part du marché	%	59.8	40.2	84.2	15.8
Hours Flown - Heures de vol	'000	727	470	774	423
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.0	5.6	10.2	8.0
Market share - Part du marché	%	60.7	39.3	64.7	35.3

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1996

Text Table 3 above presents the operations of the Air Canada and CAI 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.

Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fare Indexes

by Bradley Snider

This article continues the seasonally adjusted time series last presented in the publication **Canadian Civil Aviation, 1995**. The series is continued up to the end of the fourth quarter of 1996.

In 1996, seasonally adjusted domestic discount air fares declined sharply, continuing the downward trend which began in the second quarter of 1995. After reaching a record level of \$160.50 in the first quarter of 1995, the domestic discount fare has since decreased by more than 19.5% to finish the year 1996 at \$129.10 (see figure 4). This was the lowest level since the fourth quarter of 1988.

Figure 4

Seasonally Adjusted Discount Air Fares, 1985 - 1996

Les principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1996

Le tableau explicatif 3 ci-dessus fait état des activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et de LACI. Les données relatives à ces groupes comprennent celles des principaux transporteurs et de 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, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et de Time Air.

Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits

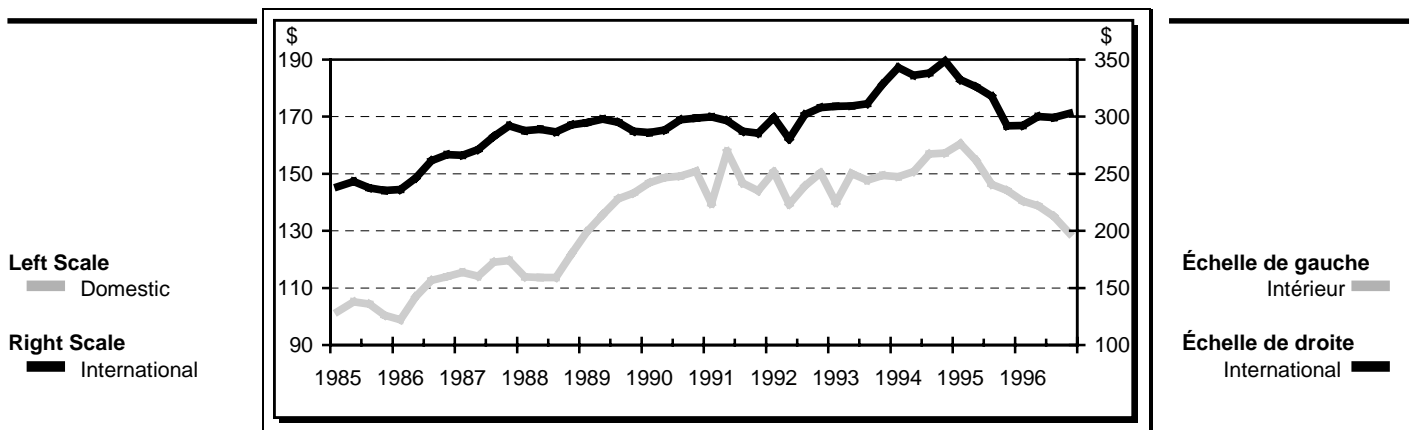
par Bradley Snider

Cette étude met à jour les séries de données désaisonnalisées présentées, la dernière fois, dans la publication **Aviation civile canadienne, 1995**. Les séries ont été prolongées jusqu'à la fin du quatrième trimestre de 1996.

En 1996, les tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés ont révélé des replis importants. Il s'agit d'une prolongation de la tendance à la baisse qui a commencé au deuxième trimestre de 1995. Après avoir atteint un sommet inégalé de 160,50\$ au premier trimestre de 1995, le tarif réduit intérieur a régressé de plus de 19,5% et il s'établissait à 129,10\$ à la fin de l'année 1996 (voir la figure 4). Ceci représente le plus bas niveau depuis le quatrième trimestre de 1988.

Figure 4

Tarifs aériens réduits désaisonnalisés, 1985 - 1996



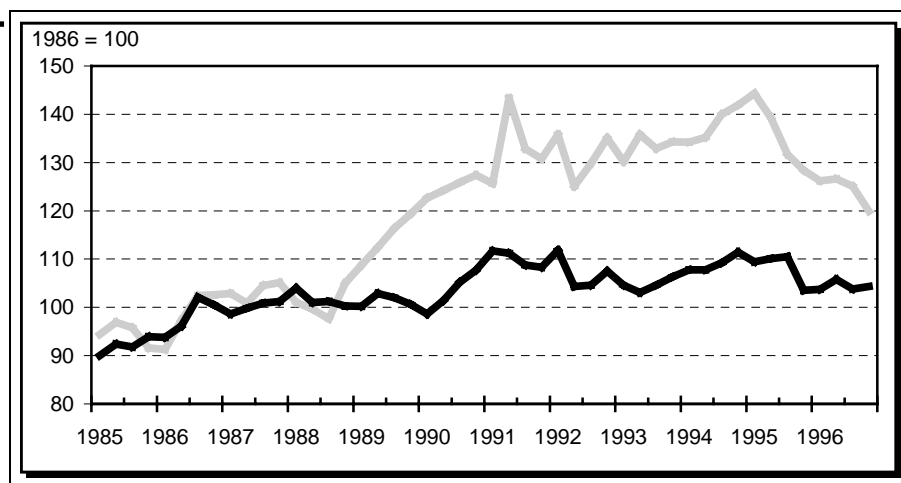
The seasonally adjusted international discount air fare, which reached the record level of \$348.80 in the fourth quarter of 1994, dropped by 16.3% in 1995 to end the year at \$292.10, the largest ever decline for this series. In 1996, however, international discount fares began to rise slightly, finishing the year at \$302.90, a 3.7% increase from 1995's low point.

The seasonally adjusted discount air fare **indexes** show that the drop in the domestic discount air fares were the result of real price decreases, and not simply the result of changes in travel patterns.

The sharp drop during 1995 and 1996 is mirrored in the air fare index series (see Figure 5). The seasonally adjusted domestic discount fare index reached a peak of 144.3 in the first quarter of 1995. Since that time it has dropped by 16.9% down to a level of 119.9 in the last quarter of 1996, the lowest level since the fourth quarter of 1989. This means that the cost of travel on a domestic discount fare at the end of 1996 was on average only 19.9% higher than for an equivalent trip in 1986.

A similar result can be shown for the international discount fare index. After peaking at 111.4 in the fourth quarter of 1994, the index dropped by 7.1% to finish 1995 at 103.5, the lowest figure since the second quarter of 1993. During 1996, the international index rose by 0.8% to 104.3.

Figure 5
Seasonally Adjusted Discount Air Fare Indexes, 1985 - 1996



The sharp decline of fares on domestic routes was the result of many factors. Beginning in February in the first quarter, the new carrier Westjet began service in the western provinces, creating additional competition. In July,

Le tarif aérien réduit international désaisonnalisé, lequel a atteint le niveau record de 348,80\$ au quatrième trimestre de 1994, a régressé de 16,3% en 1995, et il s'établissait à 292,10\$ à la fin de l'année. Ceci représente le repli le plus important à jamais avoir été enregistré pour cette série de données. Cependant, en 1996, les tarifs réduits internationaux ont commencé à croître légèrement, et à la fin de l'année, ils s'établissaient à 302,90\$, soit une augmentation de 3,7% par rapport au creux de 1995.

Un examen des **indices** des tarifs aériens réduits désaisonnalisés montre que la chute des tarifs aériens réduits intérieurs est le résultat de baisses de prix en termes réels, et qu'elle n'est pas simplement le résultat des variations dans les tendances normales des voyages.

La forte baisse enregistrée en 1995 et 1996 se reflète dans les séries des indices des tarifs aériens (voir la figure 5). L'indice désaisonnalisé des tarifs réduits intérieurs a atteint un sommet de 144,3 au cours du premier trimestre de 1995. Depuis lors, il a chuté de 16,9% pour s'établir à un niveau de 119,9 au cours du dernier trimestre de 1996. Ceci représente le plus bas niveau depuis le quatrième trimestre de 1989. Cela veut dire qu'à la fin de 1996, le coût d'un voyage intérieur à prix réduit était, en moyenne, seulement 19,9% plus élevé que celui d'un voyage équivalent en 1986.

On peut discerner un résultat semblable dans l'indice des tarifs réduits internationaux. Après avoir atteint un sommet de 111,4 au cours du quatrième trimestre de 1994, l'indice a chuté de 7,1% pour s'établir à 103,5 à la fin de 1995. Ceci représente le plus bas niveau depuis le deuxième trimestre de 1993. Au cours de 1996, l'indice international s'est accru de 0,8% pour s'établir à 104,3.

Figure 5
Indices des tarifs aériens réduits désaisonnalisés, 1985 - 1996

La forte baisse des tarifs sur les liaisons intérieures s'explique par plusieurs facteurs. Au cours du premier trimestre, soit en février, Westjet, un nouveau transporteur, a inauguré des services intérieurs concurrentiels dans les provinces de l'Ouest.

Greyhound Air began scheduled trans-Canada flights. Both carriers featured regular low air fares which were quickly matched by the major carriers on competitive routes. In addition to the new scheduled services, the charter air carriers continued to offer a small but growing source of domestic competition to scheduled carriers. In 1996, they increased their domestic passenger traffic (on-board origin and destination) by 36.2% over the preceding year.

The drop in fares has been accompanied by strong growth in the domestic air travel market. The total volume of domestic scheduled passengers (origin and destination) increased by 13.4% in 1996 over the previous year to 12.7 million passengers, the highest number since 1990.

On international routes, fares seem to have reached a plateau after a year of decline, despite the Open Skies Agreement with the USA, which opened up many more competitive transborder services.

In 1995, many new transborder services were introduced, with accompanying promotional seat sales. Passenger origin and destination statistics show that in the first three quarters of 1996 the number of transborder passengers increased by 25.9%, to 9.5 million passengers, which was a record level of demand for transborder services. This may have reduced the need for major carriers to engage in further rounds of price cuts.

There were other competitive factors at work as well. From June to September, the major carriers offered deep advance booking discounts to passengers travelling in the Eastern Triangle. These were later extended to the Western Triangle as well. Other seat sales on all routes were offered in October and December by Canadian Airlines International during its restructuring. Air Canada followed by announcing matching fares on many of these routes. Certain restrictions on the departure date and length of stay were imposed on these discount fares.

As each reference year is completed, the seasonally adjusted series and the trend-cycle are revised for that year and for the two preceding years. This is a normal revision process for a seasonal adjustment programme. In this case, the adjusted data have been revised back to the first quarter of 1994. The adjusted data prior to 1994 and all of the original unadjusted data remain unchanged.

En juillet, Greyhound Air a commencé des vols réguliers trans-canadiens. Ces transporteurs ont mis en vedette des tarifs réduits réguliers, qui ont été égalés rapidement par les principaux transporteurs sur les liaisons concurrentielles. En plus des nouveaux services réguliers, les transporteurs aériens nolisés ont continué à offrir une concurrence intérieure minimale mais croissante. En 1996, les passagers sur les vols nolisés intérieurs (sur la base de l'origine et de la destination) ont augmenté de 36,2% par rapport à l'année précédente.

Cette régression des tarifs a été accompagnée par une forte croissance du trafic aérien intérieur. Le volume total de passagers des vols réguliers intérieurs (sur la base de l'origine et de la destination) a progressé de 13,4% en 1996 par rapport à l'année précédente pour atteindre 12,7 millions de passagers, le niveau le plus élevé depuis 1990.

Sur les liaisons internationales, après une année de diminution, il semble que les tarifs aient atteint un plateau, et ce, malgré l'accord «Cielles ouverts» avec les États-Unis qui a favorisé l'accroissement des services transfrontaliers concurrentiels.

En 1995, plusieurs nouveaux services transfrontaliers ont été introduits. Cette expansion de services était accompagnée par des ventes de sièges promotionnelles. Les statistiques sur l'origine et la destination des passagers montrent que le nombre de passagers transfrontaliers a progressé de 25,9% au cours des trois premiers trimestres de 1996, pour atteindre 9,5 millions. Il s'agit d'un niveau record de la demande pour les services transfrontaliers. Ceci peut avoir réduit le besoin des principaux transporteurs d'offrir des tarifs promotionnels.

D'autres facteurs concurrentiels ont également influé sur les tarifs. De juin à septembre, les principaux transporteurs ont offert des tarifs à réservation anticipée aux passagers voyageant dans le triangle de l'Est. Par la suite, ces tarifs ont été étendus aux passagers voyageant dans le triangle de l'Ouest. En octobre et décembre, lors de sa restructuration, la société des Lignes aériennes Canadien International a offert d'autres ventes de sièges sur toutes ses liaisons. Air Canada a suivi en harmonisant ses tarifs sur plusieurs de ces liaisons. Certaines restrictions sur la date de départ et sur la durée du séjour étaient cependant imposées sur ces tarifs réduits.

À la fin de chaque année de référence, les données désaisonnalisées et la tendance-cycle sont révisées pour l'année et pour les deux années précédentes. Il s'agit d'un processus normal de révisions pour un programme d'ajustement saisonnier. Dans cette étude, les données désaisonnalisées ont été révisées jusqu'au premier trimestre de 1994. Les données désaisonnalisées antérieures à 1994, ainsi que toutes les données originales (non désaisonnalisées) sont demeurées inchangées.

Text Table 4

Tableau explicatif 4

Average Domestic Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1986-1996

Tarifs aériens réduits intérieurs moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1986-1996

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fare	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare	Trend-cycle	Domestic Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit intérieur moyen	Tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif aérien réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
1986	I	92.30	98.90	101.40	87.7	91.3	92.0
	II	106.60	106.90	106.70	96.0	97.3	97.1
	III	125.10	112.60	112.00	109.5	102.5	101.8
	IV	109.60	114.00	114.50	101.4	102.6	103.1
1987	I	107.80	115.50	114.80	98.8	103.0	102.4
	II	113.60	114.10	116.00	99.5	101.0	102.6
	III	131.00	119.00	118.60	110.7	104.5	104.2
	IV	116.40	119.60	118.70	104.7	105.1	104.4
1988	I	106.50	113.90	115.50	97.2	101.1	101.7
	II	113.40	113.70	112.90	98.4	99.7	99.3
	III	123.30	113.60	114.80	102.1	97.5	100.3
	IV	119.70	121.90	121.30	105.2	104.9	104.2
1989	I	121.90	129.70	129.50	105.2	108.8	108.8
	II	135.20	135.60	136.00	111.3	112.5	112.6
	III	151.90	141.30	140.60	120.5	116.3	116.2
	IV	141.10	143.10	143.80	119.9	119.3	119.5
1990	I	138.60	146.70	146.40	119.2	122.6	122.4
	II	148.40	148.80	148.60	123.3	124.5	124.5
	III	159.20	149.30	149.80	129.3	125.8	125.7
	IV	149.20	150.80	150.10	128.2	127.3	127.5
1991	I	132.30	139.50	149.30	122.6	126.0	131.3
	II	157.80	157.90	147.70	142.6	142.9	133.6
	III	155.70	146.80	146.20	135.5	132.9	133.1
	IV	142.60	144.00	144.90	132.2	130.9	130.8
1992	I	142.80	150.60	143.90	132.4	135.8	128.1
	II	139.60	139.30	144.10	124.5	125.1	126.7
	III	154.10	145.70	146.30	132.1	129.8	129.8
	IV	149.10	150.30	149.30	136.9	135.1	134.1
1993	I	133.20	139.90	150.20	127.3	130.2	135.1
	II	151.50	150.10	149.30	136.5	135.8	134.8
	III	155.40	147.70	148.70	134.5	132.9	134.0
	IV	146.70	149.40	148.50	134.5	134.3	133.5
1994	I	142.30	149.00	149.20	131.2	134.2	134.2
	II	152.80	150.80	151.70	136.3	135.2	135.9
	III	165.20	156.90	155.50	142.5	140.0	139.3
	IV	153.10	157.30	158.70	140.9	141.9	142.7
1995	I	153.90	160.50	158.90	141.2	144.3	143.4
	II	157.50	154.70	154.40	141.1	139.3	139.1
	III	154.10	146.30	147.60	134.4	131.7	132.4
	IV	139.30	144.10	143.30	126.5	128.4	128.0
1996	I	135.00	140.50	141.00	123.4	126.2	126.6
	II	141.70	138.80	138.50	128.7	126.6	126.4
	III	142.50	135.10		128.2	125.1	
	IV	124.10	129.10		117.4	119.9	

Text Table 5

Tableau explicatif 5

Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1986-1996

Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1986-1996

Year	Quarter	Average International Discount Fare	Seasonally Adjusted International Discount Fare	Trend-cycle	International Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted International Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit international moyen	Tarif réduit international désaisonné	Tendance-cycle	Indice du tarif aérien réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonné	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
1986	I	207.70	235.60	236.50	90.8	93.7	94.1
	II	247.90	245.90	246.70	95.0	96.1	96.3
	III	311.60	261.80	260.60	110.5	102.2	99.5
	IV	246.90	267.70	266.50	96.7	100.5	100.1
1987	I	233.30	265.00	266.40	95.2	98.4	99.1
	II	272.70	270.90	271.40	98.6	99.8	99.6
	III	336.50	283.10	283.10	109.4	101.0	100.7
	IV	270.80	292.90	291.00	97.4	101.3	102.1
1988	I	252.90	286.60	291.30	100.4	103.8	102.6
	II	290.60	288.90	288.20	99.8	101.0	101.9
	III	340.00	286.90	288.50	109.6	101.3	100.8
	IV	270.80	293.00	291.50	96.5	100.4	100.6
1989	I	261.30	294.30	295.60	97.0	99.9	101.2
	II	299.90	298.30	297.50	101.7	103.0	102.5
	III	348.40	295.30	294.30	110.2	102.2	102.4
	IV	264.50	286.60	288.00	96.8	100.7	100.3
1990	I	256.40	286.20	285.70	95.8	98.2	99.2
	II	290.20	289.10	290.10	100.2	101.5	101.4
	III	348.90	297.10	295.40	113.1	105.5	105.1
	IV	274.40	297.50	298.90	103.9	107.9	108.3
1991	I	271.70	300.40	299.90	108.9	111.6	111.1
	II	298.10	296.50	295.60	109.7	111.5	111.2
	III	334.30	287.00	288.20	116.6	108.9	109.3
	IV	263.10	285.00	284.90	104.8	108.2	108.3
1992	I	274.30	299.30	287.80	109.2	111.8	107.8
	II	281.30	280.60	293.30	102.6	104.3	106.4
	III	348.20	301.90	301.50	111.7	104.6	105.1
	IV	285.00	307.90	306.80	104.5	107.5	104.7
1993	I	283.80	309.20	309.30	101.9	104.6	104.4
	II	310.20	309.30	308.60	101.2	103.1	103.6
	III	358.80	311.40	313.70	112.2	104.6	104.5
	IV	304.00	328.30	327.90	103.5	106.3	106.2
1994	I	314.00	343.00	338.60	104.4	107.8	107.4
	II	337.20	336.20	338.60	106.1	107.8	108.1
	III	390.40	338.30	340.20	116.9	109.2	109.5
	IV	324.20	348.80	342.10	109.0	111.4	110.5
1995	I	302.10	332.30	335.40	105.5	109.4	110.3
	II	328.50	326.10	325.90	108.6	110.1	109.8
	III	368.60	317.90	312.90	118.5	110.5	108.5
	IV	269.90	292.10	296.80	101.3	103.5	105.5
1996	I	264.40	292.30	292.70	99.6	103.7	104.2
	II	303.80	300.20	297.90	104.5	105.8	104.4
	III	348.00	299.40		111.5	103.8	
	IV	279.00	302.90		102.0	104.3	

FOR FURTHER READING		LECTURES SUGGÉRÉES	
Selected Publications from Statistics Canada		Choisies parmi les publications de Statistique Canada	
Title		Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport - Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year.		Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002-XPB
Aviation Statistics Centre - Service Bulletin , Monthly, Bilingual		Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service , Mensuel, Bilingue	51-004-XPB
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Annual, Bilingual		Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Annuel, Bilingue	51-203-XPB
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, Bilingual		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annuel, Bilingue	51-204-XPB
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States , Annual, Bilingual		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , Annuel, Bilingue	51-205-XPB
Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual		Aviation civile canadienne , Annuel, Bilingue	51-206-XPB
Air Charter Statistics , Annual, Bilingual		Statistique des affrètements aériens , Annuel, Bilingue	51-207-XPB
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , Occasional, issued in 1993.		L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , Hors Série, publié en 1993.	51-501-XPB E/F
Railway Carloadings , Monthly, Bilingual		Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue	52-001-XPB
Rail in Canada , Annual, Bilingual		Le transport ferroviaire au Canada , Annuel, Bilingue	52-216-XPB
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual		Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annuel, Bilingue	53-215-XPB
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual		Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annuel, Bilingue	53-218-XPB
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual		Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue	53-219-XPB
Trucking in Canada , Annual, Bilingual		Le camionnage au Canada , Annuel, Bilingue	53-222-XPB
Shipping in Canada , Annual, Bilingual		Le transport maritime au Canada , Annuel, Bilingue	54-205-XPB
To order a publication please telephone 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.		Pour obtenir une publication veuillez téléphoner 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 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 télécopieur.	

Section 1
THE YEAR IN REVIEW
Table 1.1
Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1996
Section 1
REVUE DE L'ANNÉE
Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1996

	Total			Change Variation %			
	1995	1996					
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.103	0.100	-2.9			
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.321	0.291	-9.3			
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne- kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.840	0.818	-2.6			
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	182 600	193 476	6.0			
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	103.15	101.73	...			
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	122.47	122.18	...			
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	2.93	3.34	...			
		Air Canada		Canadian			
		1995	1996	1995	1996		
			Change Variation %		Change Variation %		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.111	0.109	-1.8	0.093	0.087	-6.5
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.305	0.293	-3.9	0.343	0.289	-15.7
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne- kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.887	0.878	-1.0	0.786	0.742	-5.6
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	177 171	193 483	9.2	190 217	193 465	1.7
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	106.90	105.42	...	98.63	96.76	...
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	121.51	123.80	...	124.96	117.74	...
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	6.37	6.60	...	-5.74	-6.12	...

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1996

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1996

		1995	1996	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	29 615	29 963	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	14 928	15 145	1.5
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	508 247	513 300	1.0
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 161.6	17 130.8	-0.2
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	..³	91.4	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	558.2	609.0	10.4
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	..³	524.1	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 429.1	1 431.8	0.2
Average cost of air fares (Level 1 carriers) ⁴ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	195.9	177.0	-9.6
- International travel - Voyages internationaux	\$	366.1	338.0	-7.7
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		133.5	135.6	1.6
- Transportation - Transports		138.1	143.5	3.9
- Public transportation - Transport public		151.8	163.5	7.7
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	137.7	141.5	2.8
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		154.5	152.4	-1.4
- International travel - Voyages internationaux		118.3	116.6	-1.4
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		120.0	122.0	1.6
- Transport industry - Industrie du transport		110.0	111.2	1.1
- Air transportation - Transport aérien		71.9	77.9	8.4
Air transportation 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	%	10.8	11.7	8.0

(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 year 1995. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1995.

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,
1996**

**Partie I
AVIATION COMMERCIALE**

**Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

**Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1996**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1995	1996	Change Variation	1995	1996	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	99	99	-	218	211	-3.2
Passengers - Passagers	35 999	38 855	7.9	36 359	39 477	8.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg 690 875	723 286	4.7	717 254	759 648	5.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	73 492 415	80 071 826	9.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	7 349 242	8 007 183	9.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 034 471	2 168 148	6.6	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	9 383 713	10 175 331	8.4	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 739	1 831	5.3	2 280	2 416	6.0
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	29 579	33 549	13.4	29 617	33 569	13.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg 517 754	535 286	3.4	518 029	535 980	3.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	54 723 375	63 373 785	15.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	5 472 338	6 337 379	15.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 850 697	1 972 293	6.6	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	7 323 034	8 309 671	13.5	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 306	1 432	9.6	1 318	1 445	9.7
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	6 420	5 306	-17.3	6 743	5 908	-12.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 173 121	188 000	8.6	199 225	223 668	12.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	18 769 040	16 698 040	-11.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 876 904	1 669 804	-11.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	183 775	195 856	6.6	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 060 679	1 865 660	-9.5	...	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	432	398	-7.9	570	555	-2.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	--	1	184.5	392	416	6.1
Hours flown: total - Heures de vol: total	433	399	-7.7	963	971	0.9

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-III, 1996

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-III, 1996

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	24 012	6.7	7 420	12.1	7 423	8.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg 447 313	5.1	80 389	-1.6	195 584	6.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	26 378 042	6.8	12 938 759	7.8	40 755 025	10.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 637 804	6.8	1 293 876	7.8	4 075 503	10.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	603 771	0.5	210 454	7.8	1 353 923	9.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	3 241 575	5.6	1 504 330	7.8	5 429 426	10.4
Hours flown - Heures de vol	1 262	3.0	287	12.3	283	9.6
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	22 205	8.0	6 996	36.3	4 348	11.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg 288 884	0.6	53 618	7.9	192 783	6.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	23 820 033	8.0	11 954 457	42.4	27 599 295	13.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 382 003	8.0	1 195 446	42.4	2 759 929	13.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	463 442	-0.8	165 119	8.1	1 343 731	9.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	2 845 446	6.5	1 360 564	37.1	4 103 661	12.2
Hours flown - Heures de vol	964	4.5	273	30.4	195	12.0
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	1 807	-7.4	425	-71.5	3 074	3.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg 158 428	14.6	26 771	-16.4	2 801	-2.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	2 558 008	-2.9	984 301	-72.7	13 155 731	5.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	255 801	-2.9	98 430	-72.7	1 315 573	5.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	140 328	5.2	45 336	6.7	10 192	29.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	396 129	-0.2	143 766	-64.3	1 325 765	5.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	296	-1.9	14	-70.3	88	4.8
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	1	184.5	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	297	-1.6	14	-70.3	88	4.8

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1996

	Total		Change Variation
	1995	1996	
	'000	'000	%
All Services - Tous les services			
Passengers - Passagers	21 550	22 783	5.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 397 618	407 515	2.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	52 251 722	56 853 511	8.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	5 225 172	5 685 351	8.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 759 962	1 883 916	7.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	6 985 134	7 569 267	8.4
Hours flown - Heures de vol	732	786	7.4
Scheduled services - Services réguliers			
Passengers - Passagers	20 685	22 485	8.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 396 026	407 291	2.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	50 246 243	56 090 477	11.6
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	76 680 005	82 914 116	8.1
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 65.5	67.6	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	5 024 624	5 609 048	11.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 754 929	1 883 292	7.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	6 779 554	7 492 340	10.5
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	11 617 352	12 452 092	7.2
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 58.3	60.1	...
Hours flown - Heures de vol	703	774	10.2
Charter services - Services d'affrètement			
Passengers - Passagers	865	298	-65.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 1 592	224	-85.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	2 005 478	763 034	-62.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	200 548	76 303	-62.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	5 032	624	-87.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	205 580	76 927	-62.6
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	29	12	-60.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	29	12	-60.2

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1996 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1995	1996	Change	1995	1996	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All Services - Tous les services						
Passengers – Passagers	12 903	13 931	8.0	8 647	8 853	2.4
Goods carried – Marchandises transportées kg	233 976	254 849	8.9	163 642	152 666	-6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	27 403 059	30 870 288	12.7	24 848 663	25 983 223	4.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 740 306	3 087 029	12.7	2 484 866	2 598 322	4.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 017 267	1 143 139	12.4	742 695	740 777	-0.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 757 573	4 230 168	12.6	3 227 561	3 339 100	3.5
Hours flown – Heures de vol	426	483	13.3	306	303	-0.9
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	12 672	13 907	9.8	8 013	8 578	7.0
Goods carried – Marchandises transportées kg	232 843	254 838	9.4	163 183	152 454	-6.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	26 766 397	30 805 915	15.1	23 479 846	25 284 563	7.7
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	42 484 955	47 295 046	11.3	34 195 050	35 619 070	4.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers %	63.0	65.1	...	68.6	70.9	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 676 640	3 080 591	15.1	2 347 985	2 528 456	7.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 013 120	1 143 110	12.8	741 809	740 182	-0.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 689 760	4 223 701	14.5	3 089 793	3 268 639	5.8
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	6 446 049	7 048 140	9.3	5 171 303	5 403 952	4.5
Weight load factor – Coefficient de chargement %	57.2	59.9	...	59.7	60.4	...
Hours flown – Heures de vol	418	482	15.1	284	293	2.9
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	232	24	-89.8	634	275	-56.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	1 133	11	-99.0	459	213	-53.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	636 661	64 374	-89.9	1 368 817	698 660	-49.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	63 666	6 437	-89.9	136 882	69 866	-49.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	4 146	29	-99.3	886	595	-32.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	67 812	6 467	-90.5	137 768	70 461	-48.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol : à voilure fixe	8	1	-86.7	22	11	-50.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol : hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	8	1	-86.7	22	11	-50.9

Table 2.4
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1996

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux IB-IV, 1996

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	25	4.2	72	-1.4	112	-5.9
Passengers - Passagers	14 293	12.1	1 778	4.8	622	72.7
Goods carried - Marchandises transportées kg	260 575	13.8	55 196	-14.2	36 362	37.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	22 250 455	19.6	967 859	-63.2	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 225 045	19.6	96 786	-63.2	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	262 710	20.6	21 522	-62.0	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 487 756	19.7	118 308	-63.0	...	...
Hours flown - Heures de vol	732	9.7	314	-7.7	585	8.1
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	10 121	20.7	943	86.4	20	-47.0
Goods carried - Marchandises transportées kg	113 486	8.9	14 509	-17.2	694	152.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	6 906 361	60.5	376 947	115.9	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	690 636	60.5	37 695	115.9	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	82 839	9.3	6 161	-69.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	773 475	52.8	43 856	17.2	...	...
Hours flown - Heures de vol	560	11.3	98	-2.6	13	16.6
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	4 172	-4.4	835	-29.9	602	86.5
Goods carried - Marchandises transportées kg	147 089	18.0	40 687	-13.1	35 668	36.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	15 344 094	7.2	590 913	-75.9	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 534 409	7.2	59 091	-75.9	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	179 871	26.6	15 360	-58.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 714 281	9.0	74 452	-73.6	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	171	4.4	216	-9.9	157	13.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	1	...	1	27.4	415	5.9
Hours flown: total - Heures de vol: total	17	4.8	216	-9.8	572	7.9

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

Section 3
FINANCIAL DATA
Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1996
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES
Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1996

	1995	1996	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	7 030 934	7 693 554	9.4
- Passengers - Passagers	6 347 341	6 996 286	10.2
- Goods - Marchandises	683 593	697 268	2.0
Charter services - Services d'affrètement	1 855 565	1 906 124	2.7
- Passengers - Passagers	1 552 639	1 643 987	5.9
- Goods - Marchandises	302 926	262 137	-13.5
Other flying services - Autres services aériens	71 763	68 424	-4.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	2 007	538	-73.2
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	366 038	369 464	0.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	9 326 308	10 038 104	7.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	243 399	198 386	-18.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	3 237 464	3 716 188	14.8
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	1 164 408	1 209 835	3.9
General services and administration - Services généraux et administration	3 913 395	4 248 822	8.6
Depreciation - Dépréciation	372 831	390 635	4.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	8 931 497	9 763 866	9.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	394 811	274 238	-30.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	69 124	139 150	101.3
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	92 160	63 215	-31.4
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	432 683	333 838	-22.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(122 240)	(83 790)	-31.5
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(414 372)	(242 305)	-41.5
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(19 561)	31 932	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	62 685	31 924	-49.1
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(82 245)	8	...

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 IA, 1996

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1996

	Total		Change Variation
	1995	1996	
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	5 727 809	6 132 592	7.1
- Passengers - Passagers	5 164 537	5 584 016	8.1
- Goods - Marchandises	563 272	548 576	-2.6
Charter services - Services d'affrètement	138 857	57 693	-58.5
- Passengers - Passagers	134 533	57 687	-57.1
- Goods - Marchandises	4 324	6	-99.9
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	250 579	269 781	7.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	6 117 245	6 460 066	5.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	173 680	145 273	-16.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 924 765	2 166 534	12.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	585 860	532 241	-9.2
General services and administration - Services généraux et administration	3 000 229	3 246 393	8.2
Depreciation - Dépréciation	246 035	259 698	5.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	5 930 570	6 350 138	7.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	186 675	109 927	-41.1
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	63 091	131 435	108.3
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	82 946	56 705	-31.6
Interest expenses - Intérêts versés	355 330	250 768	-29.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(115 748)	(63 013)	-45.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(325 040)	(125 641)	-61.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(138 365)	(15 713)	-88.6
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 043	5 261	-12.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(144 409)	(20 974)	-85.5

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1996 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1996 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1995	1996	Change	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	3 283 709	3 706 618	12.9	2 444 100	2 425 974	-0.7
- Passengers - Passagers	2 974 865	3 372 109	13.4	2 189 672	2 211 907	1.0
- Goods - Marchandises	308 844	334 509	8.3	254 428	214 067	-15.9
Charter services - Services d'affrètement	47 612	5 663	-88.1	91 245	52 030	-43.0
- Passengers - Passagers	43 288	5 657	-86.9	91 245	52 030	-43.0
- Goods - Marchandises	4 324	6	-99.9	-	-	-
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	133 920	130 832	-2.3	116 659	138 949	19.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	3 465 241	3 843 113	10.9	2 652 003	2 616 953	-1.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	129 601	105 050	-18.9	44 079	40 223	-8.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 060 257	1 232 762	16.3	864 508	933 771	8.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	384 866	351 350	-8.7	200 995	180 890	-10.0
General services and administration - Services généraux et administration	1 547 057	1 798 955	16.3	1 453 172	1 447 438	-0.4
Depreciation - Dépréciation	119 920	157 367	31.2	126 115	102 330	-18.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	3 241 701	3 645 485	12.5	2 688 869	2 704 654	0.6
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	223 540	197 628	-11.6	(36 866)	(87 701)	137.9
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	75 565	132 994	76.0	(12 474)	(1 559)	-87.5
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	79 539	52 578	-33.9	3 407	4 127	21.1
Interest expenses - Intérêts versés	275 621	188 972	-31.4	79 708	61 796	-22.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(45 452)	(41 303)	-9.1	(70 295)	(21 711)	-69.1
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(165 970)	(44 703)	-73.1	(159 070)	(80 938)	-49.1
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	57 571	152 926	165.6	(195 936)	(168 639)	-13.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 050	3 965	-21.5	993	1 296	30.5
Net income (loss) - Revenu (perte) net	52 520	148 961	183.6	(196 929)	(169 935)	-13.7

Table 3.3
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1996

Tableau 3.3
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux IB-IV, 1996

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 420 037	19.8	107 138	-5.7	33 787	712.3
- Passengers - Passagers	1 307 543	20.7	93 657	-2.2	11 071	199.3
- Goods - Marchandises	112 494	10.3	13 482	-24.6	22 716	...
Charter services - Services d'affrètement	972 126	24.5	182 380	-37.1	693 925	7.4
- Passengers - Passagers	897 388	24.3	157 426	-35.7	531 486	17.8
- Goods - Marchandises	74 738	26.7	24 953	-44.5	162 439	-16.6
Other flying services - Autres services aériens	32 788	-10.0	19 899	37.2	15 736	-24.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	x ¹	...	x ¹	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	34 785	-25.8	36 329	-26.4	29 107	37.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 459 736	20.0	345 747	-26.0	772 555	11.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	14 066	3.2	9 139	-9.2	29 908	-35.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	991 941	28.1	159 233	-33.0	398 481	32.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	445 543	32.6	61 691	-30.3	170 360	10.5
General services and administration - Services généraux et administration	834 962	18.1	89 276	-19.4	78 191	-18.2
Depreciation - Dépréciation	86 145	9.4	17 261	5.1	27 532	-13.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 372 656	24.3	336 600	-27.4	704 472	12.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	87 080	-37.9	9 148	133.1	68 083	6.3
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	4 578	19.4	3 137	42.8	-	-
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	5 666	-32.1	843	-3.5	-	-
Interest expenses - Intérêts versés	79 009	8.1	4 062	-4.2	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(29 080)	134.1	8 304	40.1	-	-
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(97 845)	33.4	8 223	72.8	(27 043)	30.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(10 765)	...	17 370	100.0	41 040	-5.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	9 731	-75.2	3 951	32.3	12 982	-10.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(20 496)	...	13 420	135.6	28 059	-2.7

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,
1996

Tableau 3.4
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1996

	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
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	503 396	509 470	1.2
- Passengers - Passagers	364 758	433 433	18.8
- Goods - Marchandises	138 638	76 037	-45.2
Other flying services - Autres services aériens	5 381	8 958	66.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	7 360	2 908	-60.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	516 137	521 335	1.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	39 474	23 563	-40.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	205 317	251 087	22.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	122 599	122 491	-0.1
General services and administration - Services généraux et administration	74 699	50 404	-32.5
Depreciation - Dépréciation	22 270	17 347	-22.1
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	464 358	464 892	0.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	51 779	56 443	9.0
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² - Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interests 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	(22 610)	(24 690)	9.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	29 169	31 754	8.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	11 856	11 655	-1.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	17 313	20 099	16.1

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 IB-IV, 1996

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996

	Newfoundland ³		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-Neuve ³		Île-du-Prince-Édouard ³		Nouvelle-Écosse ³	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	264 570	19.1	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	256 983	19.5	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	7 588	8.9	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	262 603	0.6	x	...	x	...
- Passengers – Passagers	257 060	24.0	x	...	x	...
- Goods – Marchandises	5 543	-89.7	x	...	x	...
Other flying services - Autres services aériens	12 174	-	x	...	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 847	-46.4	x	...	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	542 194	8.1	x	...	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 417	-93.0	x	...	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	239 300	25.6	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	113 683	14.1	x	...	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	109 267	-14.0	x	...	x	...
Depreciation - Dépréciation	15 671	-21.5	x	...	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	479 338	4.8	x	...	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	62 856	42.3	x	...	x	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	869	269.2	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	34	...	x	...	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	7 868	27.4	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(14 281)	171.7	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(48 555)	53.9	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	14 301	13.3	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	7 412	20.8	x	...	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	6 889	6.2	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 IB-IV, 1996 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996 - suite

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	-	-	222 727	7.5	423 857	35.7
- Passengers - Passagers	-	-	209 439	8.1	375 171	39.5
- Goods - Marchandises	-	-	13 288	-0.7	48 686	12.6
Charter services - Services d'affrètement	-	-	702 295	15.9	393 996	-2.7
- Passengers - Passagers	-	-	682 239	15.2	320 498	-4.3
- Goods - Marchandises	-	-	20 055	44.9	73 498	5.0
Other flying services - Autres services aériens	-	-	31 230	-6.8	7 073	68.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	46 398	-2.2	19 644	-24.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	-	-	1 002 649	12.1	844 570	13.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	7 798	19.4	5 637	-8.2
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	-	-	456 506	16.5	377 354	17.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	166 782	20.2	131 980	7.6
General services and administration - Services généraux et administration	-	-	317 719	11.6	249 117	10.7
Depreciation - Dépréciation	-	-	29 338	2.1	34 530	10.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	-	-	978 143	15.0	798 618	12.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-	-	24 506	-44.3	45 952	15.9
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	2 798	...	1 083	-42.5
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	2 277	-41.1	2 771	30.3
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	-	-	8 976	23.9	16 958	-1.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	-	-	1 468	...	(6 985)	330.1
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(3 875)	-62.4	(21 560)	52.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	20 631	-38.8	24 392	-4.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	12 781	-16.7	10 015	-36.2
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-	-	7 849	-57.3	14 378	46.5

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

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1996 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996 - suite

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	50 276	27.8	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	38 470	21.0	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	11 806	56.5	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	37 613	-8.2	32 159	21.2	352 308	23.9
- Passengers - Passagers	31 233	-0.8	26 461	28.5	312 317	27.9
- Goods - Marchandises	6 380	-32.5	5 698	-4.3	39 991	-0.6
Other flying services - Autres services aériens	--	...	1 097	-44.7	5 234	180.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 317	0.5	3 646	62.1	7 547	-19.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	91 206	9.1	36 902	19.9	365 618	23.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 694	-33.7	2 768	8.0	2 789	33.1
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	35 983	13.3	19 526	22.0	148 419	41.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	20 504	4.3	6 943	23.3	75 076	56.4
General services and administration - Services généraux et administration	21 204	11.3	6 019	-1.4	123 493	30.8
Depreciation - Dépréciation	6 702	21.4	1 312	4.8	15 975	1.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	86 087	9.6	36 568	15.9	365 753	38.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	5 119	1.0	334	...	(134)	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	6	-94.1	957	20.7	377	-34.5
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	(63)	...	20	-89.6	381	-45.8
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	2 574	23.4	388	15.5	9 370	-20.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	6 121	-7.8	256	-17.2	(7 699)	157.9
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	3 636	-19.0	1 273	20.7	(16 149)	14.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	8 755	-8.4	1 607	487.6	(16 283)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 666	-7.5	128	-3.5	(3 339)	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	7 088	-8.6	1 479	953.9	(12 944)	...

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 IB-IV, 1996 - Concluded

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1996 - fin

	British Columbia ⁴		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique ⁴				Territoires du Nord-Ouest	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	237 283	x	x	...	43 630	-17.6
- Passengers - Passagers	207 712	x	x	...	33 275	-21.7
- Goods - Marchandises	29 571	x	x	...	10 355	-1.3
Charter services - Services d'affrètement	314 256	13.5	12 872	1.1	58 950	15.3
- Passengers - Passagers	211 775	21.4	7 774	12.6	28 163	-0.2
- Goods - Marchandises	102 480	-0.1	5 098	-12.5	30 787	34.4
Other flying services - Autres services aériens	4 865	-72.5	-	-	6 751	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	15 040	-27.0	227	-17.2	1 026	22.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	571 443	6.5	13 099	0.7	110 357	4.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	27 607	14.0	836	-41.1	2 566	-36.1
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	219 726	7.3	6 930	13.5	45 912	3.4
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	138 981	12.6	3 023	-5.3	20 622	17.2
General services and administration - Services généraux et administration	142 132	14.0	1 985	-0.4	31 493	4.1
Depreciation - Dépréciation	24 468	13.2	393	78.7	2 548	2.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	552 913	10.9	13 167	1.8	103 141	4.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	18 530	-51.1	(67)	...	7 216	11.4
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	1 612	-34.3	-	-100.0	13	-91.6
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	959	-56.8	-	-100.0	132	26.0
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	27 416	5.6	-	-100.0	9 520	45.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	206	582.7	-	-	138	17.9
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(21 839)	16.0	-	-100.0	(9 596)	61.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(3 309)	...	(67)	...	(2 380)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(2 472)	...	-	-100.0	472	74.3
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(836)	...	(67)	...	(2 852)	...

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

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

³ Data for Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. - 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 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.

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, 1996

Tableau 3.6
Recettes-passagers et recettes-marchandises par
secteur, par province et territoire - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV, 1996

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers		Change Variation	Recettes-marchandises		Change Variation
	1995	1996		1995	1996	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland - Terre-Neuve	157 687	182 265	15.6	22 254	21 564	-3.1
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	18 307	15 522	-15.2	3 452	3 297	-4.5
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	139 266	152 246	9.3	15 714	22 932	45.9
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	69 512	73 107	5.2	12 829	10 424	-18.7
Quebec - Québec	989 045	1 063 085	7.5	91 178	70 374	-22.8
Ontario	2 011 719	2 183 218	8.5	190 854	168 871	-11.5
Manitoba	252 959	289 707	14.5	39 832	35 686	-10.4
Saskatchewan	102 068	107 088	4.9	26 076	21 952	-15.8
Alberta	793 923	847 292	6.7	82 366	83 251	1.1
British Columbia - Colombie-Britannique	968 975	1 030 994	6.4	142 952	144 609	1.2
Yukon	27 751	20 850	-24.9	4 704	3 748	-20.3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	151 282	143 607	-5.1	62 036	44 374	-28.5
Total	5 682 494	6 108 981	7.5	694 247	631 082	-9.1
International	2 217 486	2 531 292	14.2	292 272	328 323	12.3
Total	7 899 980	8 640 273	9.4	986 519	959 405	-2.7

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.

Table 3.7
Balance Sheet - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1996

Tableau 3.7
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1996

	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets – Actif			
Current assets - Actif à court terme	2 643 231	2 136 572	-19.2
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	836 460	963 707	15.2
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	6 962 683	7 024 539	0.9
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	2 124 374	2 258 097	6.3
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	266 604	295 903	11.0
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	74 204	84 777	14.2
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	162 588	231 051	42.1
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	62 667	167 294	167.0
Deferred charges - Frais reportés	1 076 025	1 247 669	16.0
Total assets - Total de l'actif	9 686 347	9 389 274	-3.1
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	2 839 040	2 360 377	-16.9
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	133 757	193 293	44.5
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 293 808	3 557 724	8.0
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	185 201	133 303	-28.0
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	171 460	165 583	-3.4
Other deferred credits - Autres crédits reportés	262 032	312 976	19.4
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	26 242	39 609	50.9
Other provisions - Autres provisions	932 431	933 560	0.1
Total liabilities - Total du passif	7 843 971	7 696 426	-1.9
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	211	208	-1.4
Capital stock - Capital-actions	2 165 472	2 080 300	-3.9
Other paid-in capital - Autre capital versé	200 115	213 439	6.7
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(527 649)	(600 432)	13.8
Reserves - Réserves	4 437	(5 039)	...
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 842 376	1 688 266	-8.4
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	-	3	...
Balance year-end - Solde à la fin de l'année	-	4 581	...
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	9 686 347	9 389 274	-3.1

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

Table 3.8
Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA,
1996

Tableau 3.8
Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,
1996

	Total	Change	Air Canada	Change	Canadian	Change
	\$'000	Variation %	\$'000	Variation %	\$'000	Variation %
Assets – Actif						
Current assets - Actif à court terme	1 486 688	-22.3	999 761	-24.7	486 927	-16.9
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	821 814	14.7	724 114	16.8	97 700	1.1
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 851 049	-2.6	2 723 966	1.5	1 127 083	-11.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 047 242	9.9	837 487	5.3	209 755	33.0
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 193 240	7.9	1 127 374	8.4	65 866	0.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	709 331	8.1	674 721	7.4	34 610	24.5
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	85 102	1.0	-	-	85 102	1.0
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	25 394	53.9	-	-	25 394	53.9
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	-	-	-	-	-
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	-	-	-	-	-	-
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	52 228	...	52 228	...	-	-
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	45 228	...	45 228	...	-	-
Deferred charges - Frais reportés	1 226 084	17.1	1 052 103	16.2	173 981	22.8
Total assets - Total de l'actif	6 889 009	-4.3	5 122 109	-0.6	1 766 900	-13.5
Liabilities and capital - Passif et capital						
Current liabilities - Passif à court terme	1 608 040	-25.2	1 068 628	-31.6	539 412	-8.2
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	-	-	-	-	-
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 717 222	10.8	1 848 203	23.8	869 019	-9.6
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	79 361	-15.3	-	-	79 361	-15.3
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	-	-	-	-	-	-
Other deferred credits - Autres crédits reportés	302 123	21.1	289 215	12.6	12 908	...
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	-	-	-	-	-	-
Other provisions - Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	-
Total liabilities - Total du passif	5 638 187	-4.1	4 137 487	-2.5	1 500 700	-8.2
Shareholders equity - Avoir des actionnaires						
Capital stock - Capital-actions	1 735 961	-2.5	1 241 761	-4.8	494 200	3.6
Other paid-in capital - Autre capital versé	197 700	14.1	-	-	197 700	14.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(682 838)	7.8	(257 138)	-34.3	(425 700)	75.7
Reserves - Réserves	-	-	-	-	-	-
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 250 822	-5.3	984 622	7.9	266 200	-34.8
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	6 889 009	-4.3	5 122 109	-0.6	1 766 900	-13.5

Table 3.9
Balance Sheet - Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1996

Tableau 3.9
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1996

	1995	1996	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets – Actif			
Current assets - Actif à court terme	172 051	101 423	-41.1
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	52 809	35 436	-32.9
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	422 174	265 091	-37.2
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	95 690	59 835	-37.5
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	15 454	43 466	181.3
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	6 115	11 976	95.8
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	3 546	2 267	-36.1
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 581	982	-37.9
Deferred charges - Frais reportés	266	286	7.4
Total assets - Total de l'actif	562 915	375 175	-33.4
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	129 164	93 690	-27.5
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	5 097	38 490	655.1
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	233 661	148 387	-36.5
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 225	1 686	-24.2
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	51 324	21 005	-59.1
Other deferred credits - Autres crédits reportés	5 326	739	-86.1
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	2 864	3 798	32.6
Other provisions - Autres provisions	65	9	-85.7
Total liabilities - Total du passif	429 726	307 805	-28.4
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	42	42	-
Capital stock - Capital-actions	83 452	18 554	-77.8
Other paid-in capital - Autre capital versé	3 123	4 936	58.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	44 021	53 624	21.8
Reserves – Réserves	2 595	(9 744)	...
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	133 190	67 370	-49.4
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	-	-	-
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	562 915	375 175	-33.4

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, 1996

Tableau 3.10
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1996

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	27	3.8	2	-	25	4.2
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	595 428	8.6	416 247	7.9	179 181	10.1
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 399 631	20.9	996 406	17.5	403 225	30.4
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	262 536	11.0	175 025	4.8	87 511	25.7
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	46 835	11.6	17 692	3.0	29 143	17.5
Aircraft rental - Location d'aéronefs	771 571	15.7	554 332	11.4	217 239	28.3
Other expenses - Autres dépenses	82 474	71.7	6 832	-26.5	75 642	95.3
Total	3 158 475	17.0	2 166 534	12.6	991 941	28.1
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	228 145	-7.7	144 206	-16.5	83 940	12.9
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	260 853	22.4	118 375	0.2	142 478	50.1
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	182 378	13.0	108 145	34.7	74 234	-8.5
Other expenses - Autres dépenses	185 428	-18.1	161 515	-24.8	23 913	103.4
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	120 979	63.9	-	-	120 979	63.9
Total	977 784	6.1	532 241	-9.2	445 543	32.6
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	418 553	9.6	321 305	4.7	97 248	29.4
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	396 449	5.3	320 737	3.1	75 712	15.5
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	23 246	15.6	19 780	11.5	3 466	46.5
Other expenses - Autres dépenses	104 486	12.1	87 293	9.6	17 193	27.0
Total	942 733	8.1	749 115	4.7	193 618	23.6
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol						
	282 827	5.4	211 033	3.5	71 794	11.3
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol						
	98 862 ²	-15.5	40 368 ²	-24.7	58 494	-7.8
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	5 460 680	11.9	3 699 290	6.2	1 761 389	26.3

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 IA, 1996

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996

	Air Canada			Canadian		
	1995	1996	Change	1995	1996	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	230 689	260 771	13.0	154 941	155 475	0.3
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	449 853	548 954	22.0	398 295	447 452	12.3
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	110 937	120 933	9.0	56 004	54 091	-3.4
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	9 352	9 679	3.5	7 825	8 013	2.4
Aircraft rental - Location d'aéronefs	255 337	286 702	12.3	242 234	267 630	10.5
Other expenses - Autres dépenses	4 090	5 723	39.9	5 210	1 109	-78.7
Total	1 060 257	1 232 762	16.3	864 508	933 771	8.0
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	66 373	66 620	0.4	106 351	77 586	-27.0
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	84 205	67 846	-19.4	33 941	50 530	48.9
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	27 545	57 461	108.6	52 729	50 684	-3.9
Other expenses - Autres dépenses	206 743	159 424	-22.9	7 974	2 091	-73.8
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	-	-	-	-	-	-
Total	384 866	351 350	-8.7	200 995	180 890	-10.0
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	174 594	194 346	11.3	132 301	126 959	-4.0
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	154 717	170 638	10.3	156 407	150 099	-4.0
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	8 597	10 082	17.3	9 143	9 699	6.1
Other expenses - Autres dépenses	35 363	40 856	15.5	44 290	46 437	4.8
Total	373 270	415 922	11.4	342 142	333 193	-2.6
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol						
	103 860	130 771	25.9	99 954	80 261	-19.7
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol						
	.. ¹	.. ¹	...	53 579	40 368	-24.7
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 922 253	2 130 806	10.8	1 561 178	1 568 485	0.5

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, 1996
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, 1996

		1995	1996	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	6 295	6 672	6.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	487 749	538 146	10.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	8 010	8 610	7.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	287 964	327 403	13.7
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 590	3 641	1.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	174 956	182 930	4.6
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	9 421	9 026	-4.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	410 766	411 417	0.2
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 830	15 280	3.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	557 700	600 087	7.6
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 154	4 172	0.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	171 602	192 313	12.1
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	46 303	47 403	2.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	2 090 738	2 252 296	7.7
Level IV - Niveau IV				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 077	4 500	10.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	174 471	196 990	12.9
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	4 645 295	5 069 420	9.1
Cost - Coût	\$ '000	1 229 859	1 460 549	18.8
Gasoline - Essence	L '000	25 270	25 351	0.3
Cost - Coût	\$ '000	14 857	14 966	0.7
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	510	494	-3.0
Cost - Coût	\$ '000	3 203	3 274	2.2
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	289	287	-0.6
Cost - Coût	\$ '000	964	962	-0.1
Level IV - Niveau IV				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	188 178	224 382	19.2
Cost - Coût	\$ '000	71 995	122 266	69.8

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level IA, 1996

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996

		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	2 733	4.1	1 556	11.2	1 177	-4.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	332 244	8.4	186 998	10.0	145 246	6.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 043	3.5	3 435	5.8	2 608	0.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	243 376	10.6	129 040	10.7	114 336	10.4
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 477	-5.6	189	11.0	1 288	-7.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	101 055	5.5	28 492	14.4	72 563	2.4
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 242	-9.7	3 582	-11.4	2 660	-7.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	298 826	-4.2	185 572	-6.3	113 254	-0.7
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 028	2.6	8 670	4.0	4 358	--
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	533 963	7.2	358 920	6.1	175 043	9.3
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	3 867	-0.1	2 431	2.7	1 436	-4.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	183 804	11.5	123 774	13.5	60 030	7.6
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	33 390	-0.3	19 863	1.6	13 527	-3.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 693 268	6.0	1 012 796	5.9	680 472	6.2
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 571 285	4.5	2 039 497	6.7	1 531 788	1.7
Cost - Coût	\$ '000	996 931	15.6	550 291	20.6	446 640	10.1
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	301	-4.4	175	-8.0	126	1.1
Cost - Coût	\$ '000	1 855	3.0	1 044	0.7	812	6.2
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-

Table 4.3
Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province
and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV,
1996

Tableau 4.3
Traitements et salaires par secteur, par province et
territoire - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1996

	1995	1996	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	42 966	46 977	9.3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	11 962	10 413	-12.9
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	59 375	62 069	4.5
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	12 645	11 655	-7.8
Quebec - Québec	465 972	487 206	4.6
Ontario	631 326	684 332	8.4
Manitoba	113 355	123 442	8.9
Saskatchewan	23 305	23 757	1.9
Alberta	219 626	231 927	5.6
British Columbia - Colombie Britannique	470 846	537 825	14.2
Yukon	6 560	5 706	-13.0
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	48 617	48 803	0.4
Total	2 106 555	2 274 113	8.0
International	158 654	175 173	10.4
Total	2 265 209	2 449 286	8.1

Note: The provincial data are estimated. - Les données provinciales ont été estimées.

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, 1996
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, 1996

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Total		IA		IB-II	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
kg	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Fixed wing aircraft - Aéronef à voiture fixe						
Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	36	-5.3	27	-3.6	9	-
(68 040 - 158 757)	143	16.3	86	6.2	53	32.5
(34 020 - 68 039)	105	5.0	78	-2.5	16	6.7
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	102	12.1	24	71.4	20	53.8
Total jet - Total à réaction	386	9.7	215	5.9	98	27.3
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	171	-4.5	-	-	151	0.7
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	344	0.3	-	-	62	-
Total turboprop - Total turbopropulseurs	515	-1.3	-	-	213	0.5
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	74	1.4	-	-	8	-
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	668	-1.0	-	-	61	-4.7
Total piston - Total à pistons	742	-0.8	-	-	69	-4.2
Total	1 643	1.3	215	5.9	380	5.3
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	154	-8.9	-	-	5	-16.7
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	567	0.9	-	-	8	-20.0
Total	721	-1.4	-	-	13	-18.8
Total fleet - Total de la flotte	2 364	0.5	215	5.9	393	4.2

	III		IV	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Fixed wing aircraft - Aéronef à voiture fixe				
Jet - À réaction				
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	-	-100.0	-	-
(68 040 - 158 757)	3	50.0	1	...
(34 020 - 68 039)	4	300.0	7	75.0
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	18	-33.3	40	8.1
Total jet - Total à réaction	25	-19.4	48	17.1
Turboprop - Turbopropulseurs				
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	16	-30.4	4	-33.3
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	199	-	83	1.2
Total turboprop - Total turbopropulseurs	215	-3.2	87	-1.1
Piston - À pistons				
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	33	3.1	33	-
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	370	2.2	237	-4.8
Total piston - Total à pistons	403	2.3	270	-4.3
Total	643	-0.6	405	-1.5
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante				
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	1	-	148	-8.6
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	1	-	558	1.3
Total	2	-	706	-1.0
Total fleet - Total de la flotte	645	-0.6	1 111	-1.2

Table 5.2
Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air
Carriers, Level IA, 1996

Tableau 5.2
Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian	
			1995	1996	1995	1996	1995	1996
kg			No. - Nbre					
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Airbus	A340	2	2	2	2	-	-
	Boeing	747	13	13	9	9	4	4
	Lockheed	Tristar	3	2	3	2	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	10	10	-	-	10	10
G (68 040 - 158 757)	Airbus	A320	46	46	34	34	12	12
	Boeing	767	35	40	24	29	11	11
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	45	43	1	-	44	43
	McDonnell-Douglas	DC9	35	35	35	35	-	-
E (15 877 - 34 019)	Bombardier Inc.	CL65	14	24	14	24	-	-
Total			203	215	122	135	81	80

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1996, 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) fell by 1.4% to 152.4, down from the 1995 record level of 154.5. The economy fare index¹ rose 6.4% to a record 193.7, while the discount fare index decreased by 7.8% to 124.8. Except for 1992, the economy fare index has increased every year since 1983.

When compared to 1995, the all-fare index fell in the southern sector by 1.4%, to 152.9, while it increased in the northern sector by 1.0% to 145.7. The discount fare index fell by 8.0% in the southern sector, while it fell by 6.1% in the northern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 5.4%, close to the increase of 6.5% posted in the southern zone.

In international markets in 1996, the all-fare index fell by 1.4% to a level of 116.6, the second consecutive annual drop. The international economy fare index increased by 11.4%, while the international discount fare index declined 4.1% from 110.0 to 105.5.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1996, a record 79.6% 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 8.9 percentage points from the previous record level of 70.7% reported in 1995. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of domestic discount travel was a record 81.2%, up 7.1 points from the previous record of 74.1% set in 1995.

As shown in Tables 6.3 and 6.4, the proportion of discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both increased, but at very different rates. In the southern sector, discount passengers amounted to 80.6% of the traffic in 1996, up 9.0 points from 71.6% in 1995. In terms of passenger-kilometres, discount carriage

Partie II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1996, 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 diminué de 1,4% par rapport au niveau record de 154,5 obtenu en 1995, pour s'établir à 152,4. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 6,4% pour s'établir à 193,7, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 7,8% pour s'établir à 124,8. Depuis 1983, l'indice des tarifs économiques a connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué de 1,4% dans le secteur sud pour s'établir à 152,9, alors qu'il a progressé de 1,0% dans le secteur nord pour atteindre 145,7. L'indice des tarifs réduits a diminué de 8,0% dans le secteur sud, alors qu'il a diminué de 6,1% dans le secteur nord. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 5,4%, soit une hausse similaire à celle de 6,5% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux en 1996, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a régressé de 1,4% pour s'établir à un niveau de 116,6, soit la deuxième baisse annuelle consécutive. L'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a augmenté de 11,4%, alors que l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a connu une baisse de 4,1%, celui-ci passant de 110,0 à 105,5.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1996, 79,6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 8,9 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 70,7% observé en 1995. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais dans le secteur intérieur a augmenté pour atteindre un sommet de 81,2%, soit une progression de 7,1 points de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 74,1% obtenu en 1995.

Comme l'indiquent les tableaux 6.3 et 6.4, les proportions de passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont augmenté, mais à des taux très différents. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 80,6% du trafic en 1996, soit une hausse de 9,0 points par rapport à 71,6% en 1995. En termes de passagers-

¹ Includes business fares./ Comprend la classe affaires.

for southern services increased by 7.2 percentage points (74.6% to 81.8%) during this period.

In contrast, for northern services, only 56.9% of passenger traffic (representing 61.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1995, the corresponding figures were 53.3% for passengers and 58.5% for passenger-kilometres.

It should be noted that 95.6% of all domestic passengers and 96.9% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 97.2% and 97.9%, respectively.

Tables 6.3 and 6.4 show that there is no longer much difference in the proportion of discount passengers carried on long-haul (distances of 800 kilometres or more) and on short-haul services. The gap that used to exist has been narrowing in recent years and vanished almost completely in 1996. In the domestic sector, 81.3% of passengers on long-haul services in the southern (deregulated) sector travelled on discounts, accounting for 81.9% of passenger-kilometres; this compared with 79.9% of passengers and 81.3% of passenger-kilometres for short-haul services.

A record proportion of passengers using discount fares in the domestic sector was recorded in 1996, at the same time as average air fares continued the decline from the record levels of the preceding years. This coincided with the introduction of new domestic scheduled discount services by two companies, WestJet Airlines in February, and Greyhound Air in July.

This increase in the use of discount air fares has been accompanied by strong growth in the domestic air travel market. After 14 years of fairly steady decline, the number of domestic scheduled passengers rose by 13% in 1996 to 12.7 million, the highest level since 1990.

International Sector

In 1996, the international sector reported a greater utilization of discount fares than the domestic sector. A record level of 86.2% (six out of every seven) of international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 6.7 percentage points from the previous record of 79.5% in 1995. In terms of international passenger-kilometres, 90.2% were discount, up 5.8 points from the previous record level of 84.4% in 1994.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1996, only 7.6% of international passengers paid for a full fare economy class ticket (little more than half of the 14.7% of full fare passengers on domestic routes).

kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 7,2 points de pourcentage (74,6% à 81,8%) au cours de cette période.

Par comparaison, dans le secteur nord, seulement 56,9% du trafic de passagers (représentant 61,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 53,3% et 58,5% respectivement en 1995.

Il convient de noter que 95,6% de tous les passagers des vols intérieurs et 96,9% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 97,2% et 97,9% respectivement.

Selon les tableaux 6.3 et 6.4, il n'existe plus beaucoup d'écart entre la proportion de passagers utilisant les tarifs réduits sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus) et sur les services court-courriers. L'écart qui existait préalablement a diminué au cours des dernières années, et, en 1996, il a presque totalement disparu. Dans le secteur intérieur, pour les services long-courriers dans le secteur sud (la zone libéralisée), 81,3% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 81,9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient à 79,9% pour les passagers et 81,3% pour les passagers-kilomètres.

En 1996, une proportion inégalée de passagers des vols intérieurs ont profité d'un tarif réduit, soit au même moment où les tarifs aériens moyens ont continué à se replier par rapport aux niveaux records observés au cours des années antérieures. Cette baisse des tarifs a coïncidé avec l'inauguration de nouveaux services réguliers intérieurs à rabais par deux compagnies aériennes, à savoir WestJet Airlines en février, et Greyhound Air en juillet.

Cette hausse dans l'utilisation des tarifs aériens réduits a été accompagnée par une forte croissance du trafic aérien intérieur. Après 14 années de baisse constante, le nombre de passagers des vols réguliers intérieurs a progressé de 13% en 1996 pour atteindre 12,7 millions, le niveau le plus élevé depuis 1990.

Secteur international

En 1996, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau record de 86,2% des passagers des vols internationaux réguliers (six sur sept) ont voyagé à tarifs réduits, soit une hausse de 6,7 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 79,5% observé en 1995. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 90,2%, soit une hausse de 5,8 points par rapport au pourcentage record de 84,4% enregistré en 1994.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1996, seulement 7,6% des passagers internationaux ont payé le plein tarif de la classe économique, soit un peu plus de la moitié des 14,7% des passagers intérieurs.

Provincial Synopsis

In 1996, the vast majority of passengers who enplaned in each province and territory flew on discount fares. All provinces were near to the national average of 79.6%. The percentages varied from 74.5% for Manitoba to 85.2% for Newfoundland (see Table 6.5).

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector in 1996 was widespread among the provinces, eight of them posting increases². The largest increases were 12.7 percentage points in Newfoundland and Alberta.

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

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.6, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1996 increased sharply in nine of the ten selected Canadian cities³. The increases ranged from 5.4 percentage points in Ottawa to 20.9 percentage points in Edmonton.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten cities of enplanement posted increases, with gains ranging from 5.1 percentage points in Toronto to 11.8 percentage points in Edmonton. In eight of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 80%: Vancouver (84.3%) ranked first, followed by Saskatoon (83.4%) and Edmonton (82.9%).

Ottawa had the highest proportion of domestic short-haul business class passengers (5.6%). For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (7.3% and 6.9%, respectively). All of the ten cities showed decreases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1996, the average air fare (all types, coupon origin-destination basis) paid by passengers on domestic city-pairs was \$177.00, a sharp fall of 9.5% from the 1995 level of \$195.60, and down by 11.4% from the record average of \$199.70 in 1994. The average fare for all international city-pairs was \$338.00, a decrease of 7.7% from the 1995 average of \$366.10, and down 11.6% relative to the record \$382.20 posted in 1994 (see Table 1.2).

² Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed./ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

³ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996. In 1995, due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed./ En 1996, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I. En 1995, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Sommaire provincial

En 1996, la grande majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 79,6%. À cet égard, les pourcentages ont varié entre 74,5% au Manitoba et 85,2% à Terre-Neuve (voir tableau 6.5).

En 1996, l'augmentation dans l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses². Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Alberta, soit 12,7 points de pourcentage.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits à Terre-Neuve, 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 St. John's, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Halifax. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de la Nouvelle-Écosse auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.6, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1996 a subi une forte augmentation dans neuf des dix villes canadiennes choisies³. Les hausses variaient entre 5,4 points de pourcentage à Ottawa et 20,9 points de pourcentage à Edmonton.

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 5,1 points de pourcentage à Toronto et 11,8 points de pourcentage à Edmonton. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 80% dans huit des dix villes: Vancouver (84,3%) s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (83,4%) et Edmonton (82,9%).

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 Ottawa (5,6%). Pour les services de la classe affaires sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (7,3% et 6,9% respectivement). Les dix villes ont enregistré des baisses dans la proportion des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1996, le tarif moyen (tous types de tarifs, sur la base de l'origine et de la destination du coupon) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 177,00\$, ce qui représente une forte baisse de 9,5% par rapport au niveau de 195,60\$ observé en 1995, et une baisse de 11,4% par rapport au niveau record de 199,70\$ observé en 1994. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 338,00\$, soit une baisse de 7,7% par rapport au

At the city level, the average domestic air fare ranged between a low of \$151.90 in Edmonton, to a high of \$203.90 in Toronto. The average domestic air fare of \$177.00 was also exceeded in Halifax (\$188.10), Winnipeg (\$187.40), Ottawa (\$186.50) and Vancouver (\$183.20). The average domestic air fare decreased in nine of the ten selected cities³, with decreases ranging from 5.0% in Montréal to 19.3% in Edmonton.

In 1996, business class fares increased in all of the ten selected cities for both short-haul services⁴ and long-haul services (see Table 6.7). Economy class fares increased in all cities on short-haul⁴ routes except Vancouver, and in all ten cities on long-haul routes. Average discount fares fell in nine cities⁴ for short-haul trips. The largest decreases were in Edmonton (29.6%) and in Calgary (20.7%). For long-haul trips, average discount fares fell in all of the ten selected cities except Halifax. Edmonton (15.3%) and Winnipeg (13.2%) posted the largest decreases for long-haul trips during 1996.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips was paid by the passengers who enplaned in Montréal, \$842.40 on average. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$293.40). For economy fares, Winnipeg was the highest at \$267.70 for short-haul trips, while Montréal was the highest for long-haul trips, at \$622.80.

Yields from a Hub Perspective

In 1996, 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 fell sharply compared to 1995 in the category *small-small* (see Table 6.8). The yield in this category declined by 28.2%, the largest decrease ever recorded for any hub category. The highest average yield, 21.8 cents per passenger-kilometre, was in the hub category *medium-small* for the first time.

The highest average yield for a specific fare category was 43.9 cents per passenger-kilometre for economy class fares in the hub category *small-small*, which was an increase of 4.3% relative to last year. The lowest average yield for a specific fare category was 7.4 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category *large-large*, which decreased by 9.8% from last year.

niveau de 366,10\$ observé en 1995, et une baisse de 11,6% par rapport au niveau record de 382,20\$ enregistré en 1994 (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 151,90\$ à Edmonton et 203,90\$ à Toronto. Ce tarif a également dépassé le niveau moyen national de 177,00\$ à Halifax (188,10\$), Winnipeg (187,40\$), Ottawa (186,50\$) et Vancouver (183,20\$). Le tarif moyen a diminué dans neuf des dix villes³ choisies, les baisses oscillant entre 5,0% à Montréal et 19,3% à Edmonton.

En 1996, les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans les dix villes choisies, pour les voyages court-courriers⁴ et les voyages long-courriers (voir tableau 6.7). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers⁴ sauf pour Vancouver, et dans les dix villes pour les voyages long-courriers. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans neuf villes⁴ pour les services court-courriers. Les diminutions les plus fortes ont été enregistrées à Edmonton (29,6%) et Calgary (20,7%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont diminué dans neuf des dix villes canadiennes choisies, Halifax étant l'exception. Edmonton (15,3%) et Winnipeg (13,2%) ont enregistré les baisses les plus fortes pour les services long-courriers en 1996.

Parmi les dix villes, c'est à Montréal que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (842,40\$). Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (293,40\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 267,70\$ pour les voyages court-courriers, et Montréal, un tarif de 622,80\$ pour les voyages long-courriers.

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

Comme l'indique le tableau 6.8, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a subi une forte baisse dans la catégorie de villes-pivots *petit-petit* en 1996 par rapport à 1995. Le revenu moyen dans cette catégorie a régressé de 28,2%, soit la plus forte diminution jamais enregistrée pour une catégorie de villes-pivots. Pour la première fois, la catégorie *moyen-petit* a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 21,8 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 43,9 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe économique dans la catégorie de villes-pivots *petit-petit*, lequel représente, cependant, une augmentation de 4,3% par rapport à 1995. Le revenu moyen le moins élevé était de 7,4 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *grand-grand*; ceci représente une diminution de 9,8% par rapport à l'année dernière.

³ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996. In 1995, due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed./ En 1996, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I. En 1995, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

⁴ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996./ En 1996, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I.

Economy class yields fell in the two largest hub categories, but increased in the four smallest. Business class yields increased in all six hub combinations. Discount yields decreased in all of the hub categories except for *medium-medium*.

The lowest yields in each fare class are found in the hub combination *large-large*. The highest average yields are normally found in the combination *small-small*, however the 1996 discount fare and other fare data depart from this rule for the first time.

Les revenus moyens pour les tarifs de la classe économique ont diminué dans les deux catégories les plus grandes, alors qu'ils ont augmenté dans les quatre catégories de villes-pivots les plus petites. Les revenus moyens de la classe affaires ont augmenté dans les six combinaisons de villes-pivots. Les rendements des tarifs réduits ont diminué dans toutes les catégories de villes-pivots, la seule exception dénotée étant la combinaison de villes-pivots *moyen-moyen*.

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 normalement observé dans la combinaison *petit-petit*, mais les données de 1996 relatives aux tarifs réduits et autres tarifs dérogent de cette règle pour la première fois.

Table 6.1
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, 1993-1996

Tableau 6.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1993-1996

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	1993	147.7	166.3	133.4
	1994	153.0	175.5	138.6
	1995	154.5	182.1	135.4
	1996	152.4	193.7	124.8
Southern services - Services secteur sud	1993	147.8	166.6	133.3
	1994	154.0	176.0	138.9
	1995	155.1	182.5	135.3
	1996	152.9	194.3	124.5
Northern services - Services secteur nord	1993	145.9	163.2	136.9
	1994	137.4	170.0	133.0
	1995	144.2	176.7	139.3
	1996	145.7	186.2	130.8
International	1993	112.3	140.8	105.5
	1994	119.9	155.0	110.6
	1995	118.3	162.1	110.0
	1996	116.6	180.6	105.5

Table 6.2
Average Fares by Sector and by Fare Type
Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ -
Scheduled Services, 1996

Tableau 6.2
Tarifs moyens selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I¹ - Services réguliers, 1996

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
\$										
Domestic - Intérieur	412.70	**	479.70	526.70	280.60	310.50	151.10	135.80	119.40	94.80
Southern services - Services secteur sud	412.70	**	479.90	527.20	280.70	313.50	150.40	135.30	120.00	94.30
Short-haul - Court-courrier	206.30	**	225.50	236.30	185.90	190.60	114.00	103.30	64.00	64.40
Long-haul - Long-courrier	535.80	**	635.10	701.20	433.90	491.40	186.50	169.60	156.70	128.80
Northern services - Services secteur nord	-	**	448.70	431.40	279.50	288.00	168.30	153.10	92.70	99.30
International	588.40	869.40	958.40	984.00	406.30	387.00	320.70	302.30	356.20	188.00
Total	468.20	**	643.60	704.00	308.60	327.90	213.60	198.90	209.80	134.10

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.

Table 6.3
Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1996

Tableau 6.3
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1996

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
	%									
Domestic – Intérieur	0.5	--*	5.2	4.1	20.8	14.7	70.7	79.6	2.7	1.6
Southern services – Services secteur sud	0.6	--*	5.4	4.3	19.5	13.6	71.6	80.6	2.8	1.6
Short-haul – Court-courrier	0.4	--*	4.0	3.0	23.6	15.4	69.7	79.9	2.2	1.6
Long-haul – Long-courrier	0.7	--*	6.9	5.6	15.3	11.6	73.6	81.3	3.5	1.5
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.4	0.5	45.1	39.3	53.3	56.9	1.1	3.3
International	0.5	0.1	5.2	4.5	11.5	7.6	79.5	86.2	3.3	1.7
Total	0.5	--	5.2	4.2	17.7	12.1	73.7	82.0	2.9	1.6

Table 6.4
Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1996

Tableau 6.4
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1996

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
	%									
Domestic – Intérieur	0.7	--*	7.1	5.6	15.1	11.7	74.1	81.2	3.0	1.5
Southern services – Services secteur sud	0.7	--*	7.3	5.8	14.3	11.0	74.6	81.8	3.1	1.4
Short-haul – Court-courrier	0.5	**	4.3	3.2	22.3	13.9	70.7	81.3	2.2	1.6
Long-haul – Long-courrier	0.8	**	7.9	6.4	12.6	10.4	75.5	81.9	3.3	1.4
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.7	0.8	39.5	33.9	58.5	61.5	1.3	3.8
International	0.3	--	5.8	5.0	5.9	3.2	84.2	90.2	3.9	1.5
Total	0.5	--	6.3	5.3	9.4	6.3	80.3	86.9	3.6	1.5

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

Table 6.5
Distribution of Domestic Passengers by Province
and Territory, by Fare Type Group – Canadian
Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1996

Tableau 6.5
Répartition des passagers intérieurs selon la province
et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1996

Province and territory of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.5*	-	5.2	4.7	19.5	9.2	72.5	85.2	2.3	**
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle- Écosse	0.6	**	5.3	4.7	17.6	11.2	71.2	81.2	5.3	2.8*
New Brunswick – Nouveau- Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.8	**	6.0	4.3	14.8	10.8	75.4	82.9	3.0	2.0
Ontario	0.7	--*	6.9	5.5	13.5	10.9	76.1	82.5	2.7	1.2
Manitoba	0.8	**	4.7	4.0	24.9	20.2	66.2	74.5	3.4	1.4
Saskatchewan	0.6	**	3.6	2.4	27.7	20.1	65.9	75.7	2.1	1.8
Alberta	0.3	**	4.2	3.4	27.1	16.5	65.9	78.6	2.4	1.4
British Columbia ² – Colombie- Britannique ²	0.3	**	3.6	3.1	26.8	18.3	66.8	76.6	2.5	2.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord- Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.5	--*	5.2	4.1	20.8	14.7	70.7	79.6	2.7	1.6

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.

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'.

Table 6.6
Distribution of Domestic Passengers by Fare
Type Group for Selected Cities – Canadian Air
Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1996

Tableau 6.6
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe
tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1996

City of enplanement ²	Passengers		Fare type group – Groupe tarifaire										
	1995	1996	Change Variation	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
1995				1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
Ville d'embarquement ²	Passagers												
	No. – Nbre (¹ 000)	%	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
Short-haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	1 075	1 364	26.9	0.1*	**	2.8	2.2	28.3	14.5	66.7	81.7	2.0	1.6
Edmonton	356	454	27.7	**	-	1.4	1.2	46.5	26.1	50.7	71.6	1.3	1.1
Halifax	x	-	...	x	-	x	-	x	-	x	-	x	-
Montréal	939	1 009	7.5	0.9	**	6.9	4.9	11.4	8.3	77.8	85.3	2.9	1.5*
Ottawa	476	528	10.9	0.7	**	7.2	5.6	10.2	8.1	79.9	85.3	2.1*	1.0*
Regina	133	149	11.6	0.4*	-	3.2	1.8	36.3	24.2	58.1	72.0	2.1	2.0*
Saskatoon	122	148	21.2	0.2*	**	1.4	1.3	39.2	25.8	57.6	70.7	1.6	2.2
Toronto	1 460	1 651	13.2	0.8	**	6.7	4.8	11.0	7.8	79.2	86.6	2.2	0.8
Vancouver	1 189	1 405	18.1	0.1*	**	2.2	2.1	32.0	20.5	63.6	75.2	2.0	2.2
Winnipeg	126	121	-4.2	0.3*	-	2.1	1.7	42.2	36.3	53.5	60.3	1.8*	1.7*
Long-haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	633	737	16.5	0.8	**	8.5	7.3	13.2	11.3	74.2	80.2	3.2*	1.2*
Edmonton	535	634	18.7	0.5	**	5.1	3.7	20.2	11.8	71.1	82.9	3.2*	1.6
Halifax	503	516	2.7	0.6	**	5.3	4.7	17.6	11.2	71.2	81.2	5.3	2.8*
Montréal	252	272	8.1	0.8	-	7.6	5.7	13.8	9.3	73.1	82.8	4.7	2.2*
Ottawa	280	291	3.7	0.7	**	8.2	6.9	19.4	13.4	67.7	78.1	4.0	1.6
Regina	89	92	2.8	0.8*	-	5.6	3.8	13.1	12.0	76.9	82.3	3.5	1.9
Saskatoon	94	91	-4.0	1.1*	**	5.2	3.9	14.6	11.9	77.5	83.4	1.6	0.8*
Toronto	2 210	2 407	8.9	0.7	**	7.4	6.1	13.5	12.1	75.3	80.4	3.1	1.3
Vancouver	1 263	1 480	17.2	0.7	**	7.5	5.8	13.1	8.5	75.6	84.3	3.1	1.4
Winnipeg	617	665	7.8	0.9	**	5.5	4.5	19.5	15.9	70.3	78.3	3.9	1.3
Total													
Calgary	1 708	2 101	23.0	0.4	**	4.9	4.0	22.7	13.4	69.5	81.2	2.5	1.5
Edmonton	890	1 088	22.3	0.3	**	3.6	2.7	30.7	17.7	63.0	78.2	2.4	1.4
Halifax	x	516	...	x	**	x	4.7	x	11.2	x	81.2	x	2.8*
Montréal	1 191	1 281	7.6	0.9	**	7.1	5.1	11.9	8.5	76.8	84.8	3.3	1.6
Ottawa	757	819	8.2	0.7	**	7.6	6.1	13.6	10.0	75.4	82.7	2.8	1.2*
Regina	223	241	8.1	0.5*	-	4.2	2.5	27.0	19.6	65.6	75.9	2.7	2.0
Saskatoon	217	239	10.2	0.6	**	3.0	2.3	28.5	20.6	66.3	75.5	1.6	1.6
Toronto	3 670	4 057	10.6	0.7	--*	7.2	5.6	12.5	10.4	76.8	82.9	2.7	1.1
Vancouver	2 452	2 884	17.7	0.4	**	4.9	4.0	22.3	14.3	69.8	79.9	2.6	1.8
Winnipeg	743	786	5.8	0.8	**	4.9	4.1	23.3	19.0	67.5	75.5	3.5	1.4

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 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'.

Table 6.7
Average Domestic Fares by Fare Type Group for
Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹
- Scheduled Services, 1996

Tableau 6.7
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour
Des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 1996

City of enplanement ²	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement ²	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (<800km)										
Calgary	**	...	262.40	1.4	192.30	0.6	81.10	-20.7	60.30	-18.2
Edmonton	-	...	157.80	9.7	164.90	3.8	59.10	-29.6	54.10*	9.4
Halifax	-	...	-	...	-	...	-	...	-	...
Montréal	**	...	238.20	6.7	198.90	1.1	138.70	-1.9	73.20*	7.5
Ottawa	**	...	213.70	4.4	182.00	1.1	124.20	-3.1	54.50*	-17.0
Regina	-	...	282.70	7.2	243.50	7.3	87.80	-13.2	68.70*	-5.7
Saskatoon	**	...	289.30	12.5	241.80	8.0	87.80	-13.1	65.10*	-5.7
Toronto	**	...	231.60	5.2	203.10	3.8	132.60	-2.1	63.30	-14.2
Vancouver	**	...	256.90	2.0	189.10	-0.4	83.10	-10.9	53.00	11.9
Winnipeg	-	...	293.40	9.3	267.70	6.0	98.60	-10.7	90.60*	27.4
Long-haul (≥ 800 km) – Long- courrier (≥ 800 km)										
Calgary	**	...	737.00	10.1	569.40	9.3	178.80	-12.3	119.00*	-24.5
Edmonton	**	...	612.00	7.8	463.80	20.1	143.40	-15.3	116.20*	-22.6
Halifax	**	...	440.30	13.8	366.40	13.9	152.20	6.0	87.70*	-27.4
Montréal	-	...	842.40	9.6	622.80	22.3	205.80	-8.8	152.00*	-28.6
Ottawa	**	...	737.00	14.4	604.10	20.7	191.60	-7.2	122.10	-43.5
Regina	-	...	578.20	9.6	464.80	4.7	164.30	-4.9	159.70*	-4.4
Saskatoon	**	...	585.80	14.2	458.20	9.6	162.10	-2.2	138.70*	9.1
Toronto	**	...	714.80	9.9	495.70	8.1	174.60	-7.6	114.00*	-25.9
Vancouver	**	...	830.30	9.5	568.30	16.7	186.20	-13.0	124.60	-31.5
Winnipeg	**	...	486.30	6.6	408.80	5.1	132.40	-13.2	107.80*	-25.9
Total										
Calgary	**	...	567.60	8.7	304.50	16.1	115.00	-19.3	77.40	-32.3
Edmonton	**	...	524.20	4.6	280.40	12.9	111.20	-21.6	96.40	-24.6
Halifax	**	...	440.30	...	366.40	...	152.20	...	87.70*	...
Montréal	**	...	383.00	10.5	297.50	9.0	152.60	-3.6	95.80	-14.5
Ottawa	**	...	424.20	11.2	383.20	9.7	146.80	-4.8	87.00*	-40.1
Regina	-	...	449.90	10.7	295.40	9.7	119.40	-11.4	102.00	-16.5
Saskatoon	**	...	479.10	7.2	289.50	8.3	118.90	-11.2	78.10*	-17.5
Toronto	**	...	545.20	11.4	406.30	10.8	156.80	-6.2	99.30	-22.3
Vancouver	**	...	685.00	6.0	304.30	8.8	138.90	-13.5	81.70	-37.6
Winnipeg	**	...	473.80	7.2	367.30	5.9	128.20	-12.7	104.60	-24.8

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 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'.

Table 6.8
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by
Hub Category and Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1996

Tableau 6.8
Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur,
selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire
- Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ -
Services réguliers, 1996

Hub category	Fare type group - Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Catégorie de villes-pivots	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation	1996	Change 96/95 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large / Grand-grand	10.2	-10.8	**	...	27.9	9.7	23.9	-1.2	7.4	-9.8	5.0	-20.1
Large-Medium / Grand-moyen	14.8	-8.9	50.5*	83.7	32.7	7.8	29.0	-0.1	11.8	-7.8	7.5	-14.9
Large-Small / Grand-petit	17.1	-6.3	**	...	33.2	12.6	35.3	3.9	12.5	-1.5	12.3	17.8
Medium-Medium / Moyen-moyen	15.0	-7.6	**	...	34.1	14.4	28.9	3.0	11.2	1.8	9.8	-13.4
Medium-Small / Moyen-petit	21.8	-4.8	-	-	41.8	14.8	41.5	10.5	15.2	-2.1	14.2	17.3
Small-Small / Petit-petit	19.3	-28.2	-	-	**	...	43.9	4.3	13.4	-26.8	11.7*	-21.0

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'.

**Part III
CIVIL AVIATION**

**Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS**

**Table 7.1
Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1996**

**Partie III
AVIATION CIVILE**

**Section 7
MOUVEMENTS D'AERONEFS**

**Tableau 7.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1996**

Type of movement ¹	1995	1996	Change
Genre de mouvement ¹			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 750 606	2 756 240	0.2
Transborder - Transfrontalier	390 210	419 571	7.5
International - International	66 121	70 065	6.0
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total Commercial - Total commerciaux	2 565 207	2 669 927	4.1
Private - Privés	514 034	455 892	-11.3
Government - Officiels	127 696	120 057	-6.0
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 879 115	1 979 575	5.3
Visual flights - Vols à vue	1 327 822	1 266 301	-4.6
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	940 689	1 034 529	10.0
Turboprop - Turbopropulseurs	919 823	918 528	-0.1
Piston - À pistons	1 165 505	1 121 145	-3.8
Helicopter - Hélicoptères	167 029	159 884	-4.3
Other - Autres	13 891	11 790	-15.1
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 606 356	1 549 055	-3.6
5 671 - 136 077 kg	1 481 452	1 574 450	6.3
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	119 127	122 371	2.7
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 206 937	3 245 876	1.2

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2
Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1996

Tableau 7.2
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1996

Rank 1996	Rank 1995	Airport	Total		Itinerant		Local	
			1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
Rang 1996	Rang 1995	Aéroport	'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	372 418	8.9	372 308	8.9	110	450.0
2	2	Vancouver Intl. BC	329 960	5.9	329 960	5.9	-	-
3	3	Calgary Int'l. AB	235 167	4.4	221 329	3.6	13 838	20.3
4	4	Montréal/Dorval Intl QC	202 220	2.0	202 220	2.0	-	...
5	5	Montréal/St- Hubert QC	185 245	1.3	92 617	2.0	92 628	0.5
6	6	Boundary Bay BC	174 108	4.3	61 215	0.3	112 893	6.6
7	8	Ottawa /Macdonald-Cartier Intl	163 697	1.7	124 239	1.6	39 458	2.0
8	7	Victoria Intl. BC	159 781	-2.3	106 779	0.1	53 002	-6.7
9	9	Winnipeg Intl MB	155 065	-0.6	126 233	3.4	28 832	-15.1
10	10	Toronto/Buttonville ON	149 583	6.5	71 683	6.8	77 900	6.3
11	11	Halifax Intl. NS	139 093	1.8	97 725	-6.3	41 368	27.7
12	14	Québec /Jean Lesage Intl QC	132 572	1.7	103 464	-1.6	29 108	-24.1
13	15	Toronto City Centre ON	124 669	5.4	64 307	3.2	60 362	7.8
14	12	Abbotsford BC	121 898	-10.1	49 542	-0.5	72 356	-15.7
15	13	Calgary/Springbank AB	119 198	-9.0	36 691	-5.2	82 507	-10.6
16	16	London ON	106 642	1.8	63 949	3.1	42 693	-0.1
17	22	Thunder Bay ON	100 161	21.4	51 341	0.0	48 820	56.5
18	21	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	91 258	6.1	59 488	2.5	31 770	13.5
19	29	Edmonton Intl. AB	90 804	38.0	86 333	41.7	4 471	-8.3
20	23	Edmonton/Villeneuve AB	87 426	6.7	14 368	5.8	73 058	6.9
21	19	Hamilton ON	85 993	-4.3	45 062	1.4	40 931	-9.9
22	17	Edmonton City Centre AB	84 448	-17.9	80 555	-20.9	3 893	295.6
23	26	Pitt Meadows BC	84 009	13.1	33 239	-2.0	50 770	25.8
24	20	Winnipeg/St. Andrews MB	83 554	-6.2	22 229	-7.8	61 325	-5.6
25	27	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	80 339	8.3	33 266	-25.1	47 073	58.2
26	18	Chicoutimi/St-Honoré QC	77 954	-16.4	30 589	-36.8	47 365	5.6
27	25	Oshawa ON	77 763	2.1	34 520	5.4	43 243	-0.4
28	31	Langley BC	74 461	17.7	25 395	0.6	49 066	29.1
29	24	Moncton NB	73 750	-5.7	46 181	-10.6	27 569	3.6
30	33	Regina SK	66 745	6.4	49 912	0.7	16 833	28.1
31	30	Yellowknife NT	62 881	-3.8	38 801	6.3	24 080	-16.5
32	37	Windsor ON	62 607	6.9	42 580	0.6	20 027	23.1
33	28	Sudbury ON	62 225	-13.9	34 692	-11.9	27 533	-16.3
34	34	Vancouver Harbour BC	61 594	0.7	53 156	2.9	8 438	-11.3
35	38	Sault Ste. Marie ON	61 215	5.4	30 789	-0.4	30 426	12.1
36	40	Kelowna BC	60 723	16.2	43 156	10.3	17 567	33.8
37	36	Prince George BC	58 262	-2.4	38 610	5.5	19 652	-14.9
38	32	Windsor ON	56 000	-11.4	28 394	-2.9	27 606	-18.8
39	39	Montréal/Mirabel Intl QC	55 800	-1.7	49 480	1.5	6 320	-21.3
40	44	St- Jean QC	55 753	50.6	36 708	85.8	19 045	10.3
41	42	Gander Intl. NF	49 862	0.2	36 289	0.4	13 573	-0.4
42	41	Whitehorse YT	42 575	-16.4	22 536	2.5	20 039	-30.8
43	35	North Bay ON	38 502	-36.6	21 834	-18.7	16 668	-50.8
44	43	Sept-Iles QC	36 718	-2.1	32 112	7.6	4 606	-39.7
Total			4 794 698	1.4	3 245 876	1.2	1 548 822	1.7

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES
Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1996
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, 1996

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1995	1996	Change
	No. - Nbre	No. - Nbre	Variation %
Airplanes - Avions	21 169	21 089	-0.4
Helicopters - Hélicoptères	1 605	1 643	2.4
Gliders - Planeurs	601	592	-1.5
Balloons - Aérostats	437	438	0.2
Gyroplanes - Autogires	166	168	1.2
Airships - Dirigeables	3	2	-33.3
Ultra-light - Ultra-léger	3 840	4 070	6.0
Total	27 821	28 002	0.7

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, 1996
Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1996

	1995	1996	Change
	No. - Nbre	No. - Nbre	Variation %
Pilots: helicopter and airplane – Pilotes : hélicoptère et avion			
Private - Privé	28 316	25 860	-8.7
Commercial - Professionnel	10 114	9 337	-7.7
Airline transport - De ligne	9 385	9 392	0.1
Sub-total - Sous-total	47 815	44 589	-6.7
Glider - Planeur	5 747	5 648	-1.7
Gyroplane - Autogire	22	20	-9.1
Free balloon - Ballon libre	283	264	-6.7
Ultra-light Pilot - Pilote d'ultra-léger	..	2 604	...
Recreational Pilot - Pilote de loisir	..	276	...
Total	56 526	53 401	-5.5

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 Canadian Transportation Agency. 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 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 son niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées pas 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 Forms

Formulaires d'enquête

Level	Scheduled Services	Charter Services	Balance Sheet	Income Statement	Fleet Report
Niveau	<u>Services réguliers</u>	<u>Services d'affrètement</u>	<u>Bilan</u>	<u>État Revenu et dépenses</u>	<u>Rapport du parc aérien</u>
	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	Annually/ Annuel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Annually/ Annuel
III	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
IV	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel
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.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. 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.

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.

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 IA 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.
- (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 monthly aviation service bulletin, 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".

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 prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données 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 IA, 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.
- (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 le bulletin de service mensuel de l'aviation, 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) 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 the aviation service bulletin.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
- (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.
- (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 le bulletin de service de l'aviation.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-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.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (613-951-0125).

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.

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 (613-951-0146).

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.

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 benchmark, intra and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

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

Data Quality and Limitations

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

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

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

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 corrigent ou les complètent.

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

Qualité des données et restrictions

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

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

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

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 6.8, 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 1996 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. John's 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 (613-951-0071).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada 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 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.

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 6.8, 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 accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1996 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. John's 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 (613-951-0146).

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.

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.

This data base also includes Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between Greenwich Mean Time and Local Time 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 Aviation Statistics Centre editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (613-951-0134).

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 précédant l'atterrissage 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.

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

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

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

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613-951-0134).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1995 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1995 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1995 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1996 are shown in the following table with comparative 1995 data:

	1995	1996	Change Variation %	
Level IA	2	2	-	Niveau IA
Level IB-II	24	25	4.2	Niveau IB-II
Level III	73	72	-1.4	Niveau III
Level IV	119	112	-5.9	Niveau IV
Total	218	211	-3.2	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1996 are as follows: Level IB-II - 0, Level III - 1 and Level IV - 1.
- d) Estimates for non response totaled 1% in 1996.
- 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 211 carriers in 1996, 128 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 89.7% of all revenues reported.
- f) 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 year.
- g) Operational data for Canadian Airlines International Ltd. include frequent flyer redemptions for both 1995 and 1996. Operational data for this carrier for 1995 did not include frequent flyer redemptions in the 1995 publication. Air Canada's data do not include redemptions. In section 4, Canadian Airlines International Ltd. wage data for 1995 and 1996 have been revised to exclude benefits. For some employee categories, Air Canada wage data for 1995 and 1996 have been revised to reflect gross pay.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1995 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1995 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1995.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1996 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1995 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1996, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau IB-II - 0, niveau III - 1 et niveau IV - 1.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 1% en 1996.
- 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 211 transporteurs en 1996, 128 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 89.7% de toutes les recettes générées.
- f) 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 année.
- g) Les statistiques d'exploitation pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée comprennent «les vols de grands voyageurs effectués en échange de points» pour 1995 et 1996. Les statistiques d'exploitation pour ce transporteur pour 1995 excluaient «les vols de grands voyageurs effectués en échange de points» dans l'édition de 1995. Les données d'Air Canada excluent ces vols. Dans la section 4, les données sur les salaires pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour 1995 et 1996 ont été révisées pour exclure les bénéfiques. Pour certaines catégories d'employés, les données sur les salaires pour Air Canada pour 1995 et 1996 ont été révisées pour refléter la paie brute.

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 IA. 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 5,000,000 revenue passengers.

Level IB. 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 more, but fewer than 5,000,000 revenue passengers, or at least 200,000 tonnes of revenue goods.

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

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

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$500,000 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 report 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 \$500,000 or more 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 manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

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

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

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

Niveau IA. 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 cinq millions de passagers payants.

Niveau IB. 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 million de passagers payants ou plus, et de moins de 5,000,000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 200,000.

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 500,000\$ 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 500,000\$ 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 chargement 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 Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period 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	1988-94
	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	1988-93
	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	1988-93
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

* Last issue - Dernier numéro.

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
	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
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			
1995		Canada's Top 25 Air passenger Markets (Scheduled and Charter Services) for the Summer of 1995 / Vingt-cinq principaux marchés des voyages aériens au Canada (vols réguliers et d'affrètement) au cours de l'été 1995.	1995
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Scheduled Air Carriers), 1995 / Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (transporteurs aériens réguliers), 1995	1995
		Passenger Air Travel Between Canadian Cities: Trip Origins for the Top 25 City-Pairs in 1995 / Transport aérien des passagers entre les villes canadiennes: Origine des voyages pour les 25 principales paires de villes en 1995	1995
1994		Air Passenger Travel, Air Fares and the Price of Aviation Fuel: Two Decades in Review / Voyages et tarifs aériens et prix du carburéacteur: Bilan de deux décennies	1974-94

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Catalogue 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
		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
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 Travelers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86,88

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-205 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis			
1995		Air Travel Between the United States and Canada's Largest Metropolitan Areas (1995) / Voyages aériens entre les États-Unis et les principales régions métropolitaines du Canada (1995)	1994-95
		Passenger Connections in Canada-United States Air Journeys / Correspondances des Passagers aériens entre le Canada et les États-Unis	1994-95
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: perspective 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
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			
1995		1995 Civil Aviation Results / Aviation civile – Résultats de 1995	1987-95
		Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fares Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1984-95
1994		1994 Civil Aviation Results / Aviation civile – Résultats de 1994	1987-94
		Yields by Size of Hub / Les revenus moyens selon la taille des villes-pivots	1984-94

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year / Année			
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 I Air Carriers During the Recession / Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I 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	1986-91
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			
1995		Deregulation and the Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-95
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1990-95
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1990-95
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	Quarter	Title / Titre	Ref. Period
Date de publication	Trimestre		Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-207 Annual / Annuel			
Air Charter Statistics - Concluded / Statistiques des affrètements aériens - fin			
		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

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (613-951-0151).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (613-951-0151).

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

Catalogue Title		Canada	Outside Canada	Titre
		\$	Extérieur du Canada US\$	
50-002-XPB	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	83.00	83.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XPB	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	109.00	109.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XPB	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Forthcoming, Bil.	41.00	41.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., à venir, Bil.
51-204-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	43.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	47.00	47.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206-XPB	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	41.00	41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XPB	Air Charter Statistics. A., Bil.	41.00	41.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501-XPB E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001-XPB	Railway Carloadings, M., Bil.	103.00	103.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-216-XPB	Rail In Canada, A., Bil.	52.00	52.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XPB	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	40.00	40.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218-XPB	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	28.00	28.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XPB	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	28.00	28.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XPB	Trucking in Canada, A., Bil.	52.00	52.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XPB	Shipping in Canada, A., Bil.	52.00	52.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

All Prices exclude sales tax

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

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

April 1997

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

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

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

Avril 1997

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

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:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, Room 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009

Helen McDonald
Assistant Director
Transportation Division
Statistics Canada

Telephone: (613) 951-8779
Facsimile: (613) 951-0010

Jim Cain
Chief
Trucking Section

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

Ruth Martin
Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-5700
Facsimile: (613) 951-0009

Andrea Mathieson
Chief
Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0009

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

- des données clés 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:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009

Helen McDonald
Directrice adjointe
Division des transports
Statistique Canada

Téléphone: (613) 951-8779
Télécopieur: (613) 951-0010

Jim Cain
Chef
Section de camionnage

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

Ruth Martin
Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-5700
Télécopieur: (613) 951-0009

Andrea Mathieson
Chef
Section des transports maritimes

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0009

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1997. 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.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1997. 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.

