



Canadian Civil Aviation



Aviation civile canadienne

1997

1997

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 aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this product 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 dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Order-only line (Canada and United States)	1 800 267-6677

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no. 51-206-XIB, is available annually on Internet for CDN \$31.00 for a one-year subscription. Users can obtain single issues or subscribe at <http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub.cgi>.

This product is also available on paper through a Print-on-Demand service. The prices for delivery in Canada are \$56.00 for a one-year subscription. The prices for delivery outside Canada are US \$56.00 for a one-year subscription. The paper version can be ordered by mail, at Statistics Canada, Dissemination Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6; by phone, at (613) 951-7277 or 1 800 770-1033; by fax, at (613) 951-1584 or 1 800 889-9734; by Internet, at order@statcan.ca; or in person, at local Statistics Canada offices. For changes of address, please provide both old and new addresses.

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 ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit 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 ne comprennent pas les taxes de vente

On peut se procurer ce produit n° 51-206-XIB au catalogue annuellement sur Internet. Un abonnement d'un an coûte 31 \$CAN. Pour obtenir un numéro de ce produit ou s'y abonner, les utilisateurs sont priés de se rendre à http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub_f.cgi.

On peut aussi se procurer la version imprimée de ce produit par l'entremise du service d'impression sur demande. Au Canada, un abonnement d'un an coûte 56 \$. À l'extérieur du Canada, un abonnement d'un an coûte 56 \$US. On peut commander la version imprimée par la poste, en écrivant à Statistique Canada, Division de la diffusion, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6; par téléphone, en composant le (613) 951-7277 ou le 1 800 770-1033; par télécopieur, en composant le (613) 951-1584 ou le 1 800 889-9734; par Internet, en se rendant à order@statcan.ca; ou en personne, en se présentant à l'un des bureaux régionaux de Statistique Canada. Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresses.

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

1997

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

Aviation civile canadienne

1997

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1999

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.

January 1999

Catalogue no. 51-206-XIB
ISSN 1209-1243

Frequency: Annual

Ottawa

Note of appreciation

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

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1999

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.

Janvier 1999

N° 51-206-XIB au catalogue
ISSN 1209-1243

Périodicité : annuelle

Ottawa

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 and Helen McDonald, Assistant Director. 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

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 des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de Tricia Trépanier, directrice de la Division des transports et de Helen McDonald, directrice adjointe. 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, 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

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
General Overview	xiii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1996-1997	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
Aperçu général	xiii
SECTION 1 REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1996-1997	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**Table des matières**

		Page			Page
Table 3.8	Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA	19	Tableau 3.8	Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	19
Table 3.9	Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	20	Tableau 3.9	Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	20
Table 3.10	Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I and II	21	Tableau 3.10	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	21
Table 3.11	Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level IA	22	Tableau 3.11	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	22
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA			SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT		
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	23	Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	23
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA	24	Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	24
Table 4.3	Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	25	Tableau 4.3	Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	25
SECTION 5 AIRCRAFT FLEET			SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS		
Table 5.1	Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26	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
Table 5.2	Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level IA	27	Tableau 5.2	Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	27
PART II FARE BASIS			PARTIE II BASE TARIFAIRE		
SECTION 6 FARE BASIS DATA			SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE		
Table 6.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1994-1997	32	Tableau 6.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1994-1997	32
Table 6.2	Average Fares by Sector and by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	32	Tableau 6.2	Tarifs moyens selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	32

Table of Contents**Table des matières**

		Page			Page
Table 6.3	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	33	Tableau 6.3	Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	33
Table 6.4	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	33	Tableau 6.4	Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	33
Table 6.5	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	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	34
Table 6.6	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	35	Tableau 6.6	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	35
Table 6.7	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	36	Tableau 6.7	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	36
Table 6.8	Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services	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	37
PART III	CIVIL AVIATION		PARTIE III	AVIATION CIVILE	
SECTION 7	AIRCRAFT MOVEMENTS		SECTION 7	MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Table 7.1	Itinerant Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports, by Type of Movement	38	Tableau 7.1	Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon le genre de mouvement	38
Table 7.2	Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports, by Class of Operation	39	Tableau 7.2	Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe de vol	39
SECTION 8	AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES		SECTION 8	AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Table 8.1	Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40	Tableau 8.1	Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Table 8.2	Pilot Licences in Force in Canada	40	Tableau 8.2	Licences de pilote en vigueur au Canada	40

Table of Contents

	Page
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	48
Glossary	49
Published Special Articles	55
Publications Available from the Transportation Division	61

Table des matières

	Page
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	48
Glossaire	52
Études spéciales publiées	55
Publications disponibles à la Division des transports	61

Highlights

Operating Statistics

- In 1997, Canadian air carriers reported record levels of operations. Enplaned passengers counts went up for the fourth consecutive year, and now stand at over 44.0 million. This count has risen steadily since 1993, when 31.4 million passengers were carried. The 1997 levels include frequent flyer redemptions for Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI). Air Canada began including these redemptions in the passenger counts in 1997, while CAI began in 1995.
- For the second year in a row, transborder growth led the increases in passenger operations. The transborder sector grew by 19% in 1997, compared to increases of 10% and 6% in the domestic and other international markets. 1997 marks the first year that the combined transborder flights of Air Canada and CAI exceed those of the top five U.S. air carriers. Air Canada is still the dominant carrier in this market in terms of flights, with 84,000 in 1997. American Airlines had the second most flights, with just under 25,000. CAI and Northwest Airlines had just over 20,000, while Delta, United and US Air had between 10,000 and 15,000. In terms of available seat-kilometres, Air Canada's dominance is less pronounced. This is because many of the Air Canada flights use the 50 seat Canadair Regional Jet, while CAI and the U.S. carriers typically fly larger aircraft.
- Enplaned passengers on scheduled services to other international markets increased by 3% in 1997, after increases of 12% and 14% the last two years. The number of flights by CAI to Europe dropped by 32% in 1997 as they cancelled service to Frankfurt and Paris. Canadian charter carriers increased their flights to Europe and Mexico/Central America by roughly 10%.

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic income (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$329 million in 1997. This is an improvement from the loss of \$68 million reported in 1996, and it represents the highest basic income ever reported. Most of the 1990's have been characterized by huge losses. The cumulative basic loss of the industry in the 1990's is close to \$1.6 billion. Net income for the Canadian air carriers in 1997 was \$491 million.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1997, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un volume record d'activités. Le nombre de passagers embarqués a progressé pour une quatrième année consécutive et il s'établit maintenant à plus de 44,0 millions. Ce volume a connu une croissance soutenue depuis 1993, alors que 31,4 millions de passagers étaient transportés. Les niveaux de 1997 comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Air Canada a commencé à inclure les grands voyageurs dans le volume de passagers en 1997, alors que la société LACI a commencé en 1995.
- Pour la deuxième année consécutive, le secteur transfrontalier a affiché la plus forte croissance au titre des activités de passagers. Le secteur transfrontalier a connu une expansion de 19% en 1997, alors que les secteurs intérieur et autre international ont connu une croissance de 10% et 6%. L'année 1997 marque la première année au cours de laquelle les vols transfrontaliers combinés d'Air Canada et de la société LACI excèdent ceux des cinq principaux transporteurs américains. Air Canada est encore le principal transporteur dans ce marché en termes de vols, avec 84 000 en 1997. American Airlines avec un peu moins de 25 000 vols venait au deuxième rang. Le nombre de vols effectués par la société LACI et Northwest Airlines atteignait un peu plus de 20 000 comparativement à entre 10 000 et 15 000 chez Delta, United et US Air. Si l'on examine les sièges-kilomètres disponibles, on observe que la dominance d'Air Canada est moins marquée. Ceci s'explique par le fait qu'Air Canada s'est servi de ses Canadair Regional Jet de 50 places sur la majorité de ses vols transfrontaliers, alors que la société LACI et les transporteurs américains ont utilisé de plus gros appareils.
- En ce qui concerne les autres marchés internationaux, le nombre de passagers embarqués sur des vols réguliers s'est accru de 3% en 1997, après des hausses de 12% et 14% au cours des deux dernières années. Suite à l'annulation de ses vols vers Paris et Francfort, la société LACI a enregistré, en 1997, un repli de 32% au titre de ses vols effectués entre le Canada et l'Europe. Les transporteurs canadiens offrant des services d'affrètement ont accru leurs vols vers l'Europe et le Mexique/Amérique Centrale par environ 10%.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont déclaré un revenu direct (calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 329 millions de dollars en 1997. Il s'agit d'une amélioration par rapport à la perte de 68 millions de dollars enregistrée en 1996 et de la première fois où un revenu direct aussi élevé est signalé. La plupart des années 1990 ont été caractérisées par des pertes considérables. La perte directe cumulative de l'industrie dans les années 1990 se chiffre à 1,6 milliard de dollars. Le revenu net des transporteurs aériens canadiens en 1997 était de 491 millions de dollars.

- Air Canada reported a basic income of \$250 million in 1997. This was the fourth consecutive year in which an income was reported, although this year's mark is a record, and is substantially higher than previous incomes. However, there were several years in the 1990's when Air Canada reported basic losses in the \$200 to \$400 million range. CAI reported a basic income of \$8 million in 1997, marking the first time since 1988 that they have been noticeably above the break even level. Between 1988 and 1997, CAI has averaged a basic loss of \$112 million.
- Seasonally adjusted quarterly data for basic income reported by Canadian air carriers show that all quarters of 1997 were characterized by incomes, with the highest level (\$121 million) occurring in the third quarter. In the fourth quarter there was a seasonally adjusted basic income of \$82 million. (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.)
- Air Canada a déclaré un revenu direct de 250 millions de dollars en 1997. Il s'agissait de la quatrième année consécutive pour laquelle un revenu était déclaré. Le revenu de cette année représente un sommet et il est considérablement plus élevé que les revenus précédents. Toutefois, il y a eu plusieurs années dans les années 1990 au cours desquelles Air Canada a déclaré des pertes directes de l'ordre de 200 millions de dollars à 400 millions de dollars. La société LACI a déclaré un revenu direct de 8 millions de dollars en 1997. Ceci marque la première fois depuis 1988 que la société a atteint un revenu sensiblement plus élevé que le seuil de rentabilité. Entre 1988 et 1997, la société LACI a obtenu une perte directe moyenne de 112 millions de dollars.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées sur le revenu direct déclaré par les transporteurs aériens canadiens montrent que des revenus ont été observés pour l'ensemble des trimestres de 1997. Le revenu le plus élevé (121 millions de dollars) a été enregistré au cours du troisième trimestre. Au quatrième trimestre, un revenu direct désaisonné de 82 millions de dollars a été enregistré. (Les données brutes comprennent une composante tendance, une composante irrégulière et une composante saisonnière. Les séries de données désaisonnalisées présentent les données sans la composante saisonnière.)

Fare Basis Data

- In 1997, 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 \$182, an increase of 3% from the 1996 level of \$177, but still 9% below the record domestic fare of \$200 in 1994. The average fare paid by international passengers was \$359, up 6% from the 1996 average of \$338, though remaining 6% below the record international fare of \$382 in 1994.
- In 1997, the domestic air fare index for discount fares rose to 130.3, up 4% from the 1996 figure of 124.8, but below the record level of 138.6 in 1994. The economy fare index rose to a new record of 211.6. Except for 1992, the economy fare index has risen every year since 1983. The all-fare index increased by 6% to a record 162.1, up from the 1996 level of 152.4.
- In 1997, a record 86% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 83% used discounted fares, besting the previous year's record level of 80%. For international markets, a record 89% of scheduled passengers (almost nine out of every ten) flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1997 was widespread, with eight provinces posting increased percentages of discount passengers. The largest increase was 8 percentage points in Saskatchewan.

Données sur la base tarifaire

- En 1997, 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 182\$, ce qui représente une hausse de 3% par rapport au tarif moyen de 177\$ observé en 1996. Il s'agit encore d'un repli de 9% par rapport au tarif intérieur inégalé de 200\$ observé en 1994. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 359\$, soit une hausse de 6% par rapport au tarif moyen de 338\$ observé en 1996. Ce montant est toutefois demeuré inférieur de 6% par rapport au tarif international record de 382\$ observé en 1994.
- En 1997, l'indice des tarifs aériens intérieurs pour les tarifs réduits s'est établi à 130,3, soit une progression de 4% par rapport au niveau de 124,8 observé en 1996. Ce niveau est cependant inférieur au niveau record de 138,6 observé en 1994. L'indice des tarifs de la classe économique a augmenté pour s'établir à 211,6, soit un nouveau sommet. Depuis 1983, l'indice des tarifs économiques a connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992. L'indice pour tous les tarifs s'est accru de 6% par rapport au niveau de 152,4 obtenu en 1996 pour s'établir à 162,1, soit un niveau record.
- En 1997, 86% de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits, soit un niveau record. Dans les marchés intérieurs, 83% des passagers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau record. Le sommet précédent (80%) avait été enregistré l'année antérieure. Pour les marchés internationaux, un niveau record de 89% des passagers des vols réguliers (près de neuf sur dix) ont voyagé à prix réduit.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1997 était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant connu des hausses dans les pourcentages des passagers voyageant à tarifs réduits. La hausse la plus forte s'observe en Saskatchewan, soit 8 points de pourcentage.

- In 1997, the highest average yield (32.3 cents revenue per passenger-kilometre) was found in the hub category *small-small*, an increase of 67% over the previous year.
- En 1997, le revenu moyen le plus élevé (32,3 cents de recettes par passager-kilomètre) a été observé dans la catégorie de villes-pivots *petit-petit*, soit une hausse de 67% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the 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.

General Overview

1997 Civil Aviation Results

by Robert Lund

In 1997, passenger operations (passenger-kilometres and passenger revenue) reported by Canadian air carriers reached record levels for the third consecutive year. Since 1993, both passenger operations and total operating revenue have been increasing steadily. The gains in both operational data and revenues have been strong and steady in these years, averaging close to 10%. (Some of the gains in operational data in these years have come because both Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI) began including frequent flyer redemptions as passengers. CAI did this in 1995, while Air Canada began in 1997.) Total industry revenue was nearly \$11 billion in 1997, compared to just \$7.5 billion four years earlier. Even viewed in constant dollars, this is an increase of over 35% during the four years.

As can be seen in the table below, along with the industry growth, Canadian air carriers reported some rare positive results in their basic and net performances in 1997. (Basic income is defined as operating income combined with interest income and interest expenses.) Improvements by Air Canada and CAI accounted for most of the industry improvement. For example, the industry's basic performance improved by \$397 million, while the combined improvement of Air Canada and CAI accounted for \$343 million of this.

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 - 1997

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	8 239	-2	-313	-130
1991	7 623	-239	-587	-425
1992	7 559	-230	-607	-862
1993	7 480	-13	-396	-595
1994	8 299	406	75	139
1995	9 374	384	-12	-90
1996	10 056	269	-68	-6
1997	10 988	635	329	491

Aperçu général

Aviation civile - Résultats de 1997

par Robert Lund

En 1997, le volume d'activités de passagers (passagers-kilomètres et recettes-passagers) déclaré par les transporteurs aériens canadiens a atteint des sommets inégalés pour une troisième année consécutive. Depuis 1993, le volume d'activités de passagers et les recettes d'exploitation totales ont progressé d'une façon soutenue. Les gains dans les données d'exploitation et les recettes ont été importants et soutenus au cours de ces années, atteignant en moyenne près de 10%. (Certains des gains dans les données d'exploitation au cours de ces années s'expliquent par l'inclusion des vols de grands voyageurs effectués en échange de points dans le volume de passagers par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). La société LACI a commencé à inclure les grands voyageurs en 1995, alors qu'Air Canada a commencé en 1997.) Les recettes totales de l'industrie ont atteint près de 11 milliards de dollars en 1997, comparativement à seulement 7,5 milliards de dollars quatre années plus tôt. Même exprimées en dollars constants, on constate que les recettes ont connu une croissance de plus de 35% durant ces quatre années.

Tel que montré dans le tableau ci-dessous, avec la croissance de l'industrie, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré certains résultats positifs rares de leur rendement financier (direct et net) en 1997. (Le revenu direct est calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés.) L'amélioration du rendement de l'industrie découle principalement de l'amélioration du rendement d'Air Canada et de la société LACI. Par exemple, le rendement direct de l'industrie s'est amélioré de 397 millions de dollars, alors que le rendement combiné d'Air Canada et de la société LACI a contribué 343 millions de dollars à cette hausse.

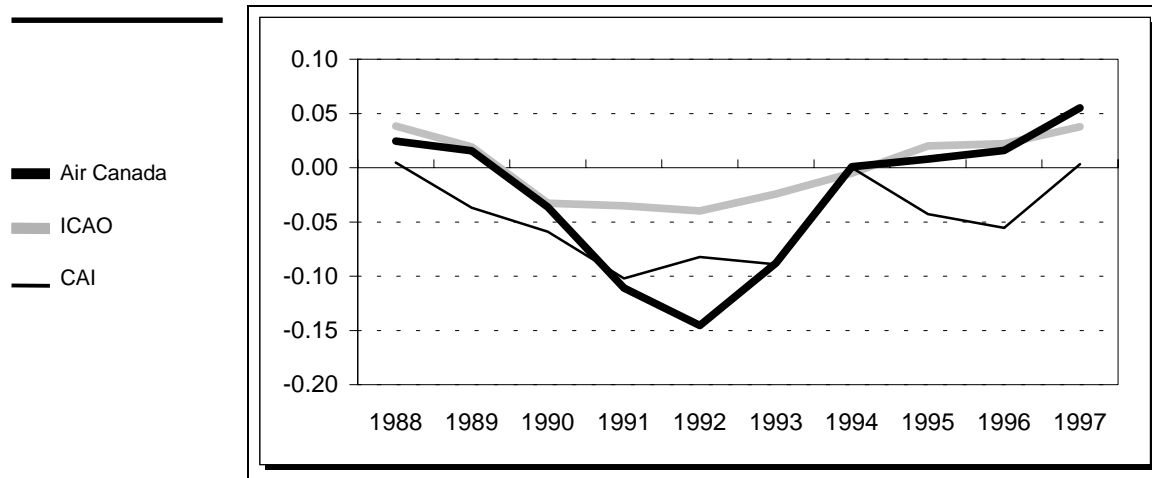
Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I à IV, 1987 - 1997

Figure 1 shows a comparison of basic income to operating revenues for Air Canada, CAI and the world's international carriers (which report to the International Civil Aviation Organization (ICAO)). By this measure, Air Canada improved greatly and had the best performance of the three in 1997. CAI improved its ratio similarly, although its basic income was only a bit higher than a break even level.

Figure 1

Basic Income (loss)/Operating Revenue, Air Canada, CAI and ICAO Air Carriers (preliminary data), 1988 - 1997



La figure 1 montre le ratio du revenu direct aux recettes d'exploitation pour Air Canada, la société LACI et les transporteurs internationaux du monde (qui relèvent de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)). Cette mesure de performance indique que la société Air Canada s'est fortement améliorée et a obtenu le meilleur rendement parmi les trois en 1997. La société LACI a amélioré son ratio d'une façon semblable, bien que son revenu direct n'ait excédé que légèrement le seuil de rentabilité.

Figure 1

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation, Air Canada, LACI et transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires), 1988 - 1997

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 the large scheduled and charter carriers that compete with Air Canada and CAI on domestic services and international charter services. (This group, known as the charter group, included Air Transat, Canada 3000, Kelowna Flightcraft, Royal Aviation, Skyservice, Vistajet and Westjet in 1997.) The Air Canada Connectors reported a basic loss for the first time since 1989, and their performance deteriorated for the third consecutive year. The Canadian Partners reported a basic income for only the second time since 1989. The charter group reported its highest ratio ever, with record levels of operating revenue and basic income. The operating revenues of this group have doubled in the period from \$667 million in 1993 to \$1.3 billion in 1997, and they have reported a basic income in each of the last six years. Overall, Air Canada had the highest income to revenue ratio among the five identified components of the Canadian industry. They were followed closely by the charter group.

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 LACI, (les réseaux affiliés aux deux principaux transporteurs), et les grands transporteurs à services réguliers et d'affrètement qui livrent concurrence à Air Canada et LACI sur les marchés intérieurs et les marchés d'affrètement internationaux. (En 1997, ce groupe, connu comme le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement, comprenait Air Transat, Canada 3000, Kelowna Flightcraft, Royal Aviation, Skyservice, Vistajet et Westjet.) Les Liaisons d'Air Canada ont déclaré une perte directe pour la première fois depuis 1989, et leur rendement s'est détérioré pour une troisième année consécutive. Les partenaires de LACI ont déclaré un revenu direct pour la deuxième fois seulement depuis 1989. Le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement a obtenu des sommets au titre des recettes d'exploitation et du revenu direct, ce qui a résulté en un ratio à jamais atteint. Les recettes d'exploitation de ce groupe ont doublé au cours de la période, passant de 667 millions de dollars en 1993 à 1,3 milliard de dollars en 1997. Ce groupe a également déclaré un revenu direct au cours de chacune des six dernières années. Dans l'ensemble, Air Canada a connu le ratio du revenu direct aux recettes d'exploitation le plus élevé parmi les cinq composantes identifiées de l'industrie canadienne; venait ensuite, de près, le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement.

Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue of the Affiliates and the Charter Group, 1988 - 1997

Figure 2

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation des transporteurs affiliés et le groupe des services d'affrètement, 1988 - 1997

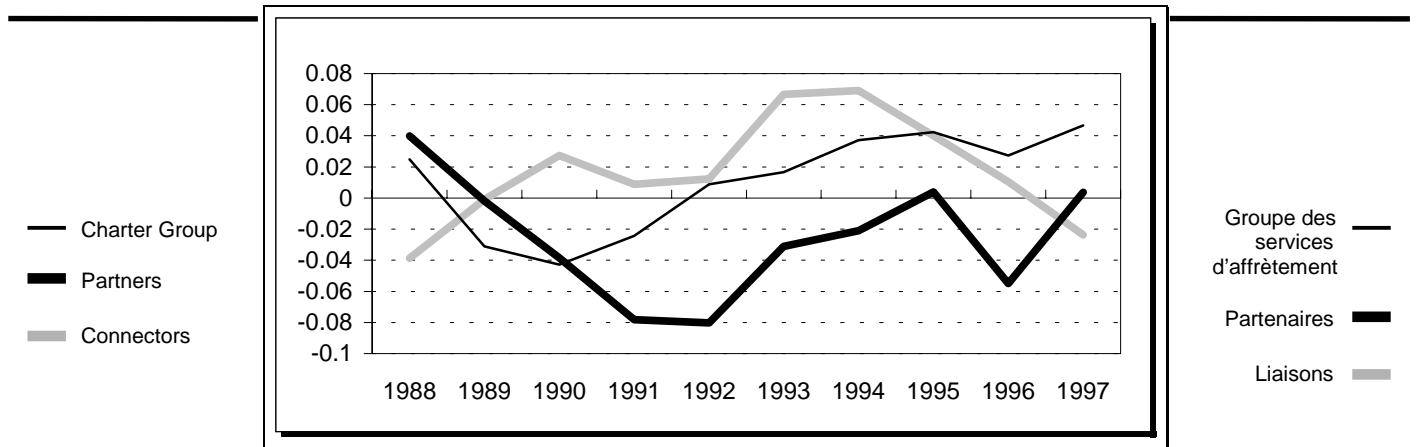


Figure 3 compares the absolute basic income reported by the five groups of air carriers (as well as the rest of the top 100 air carriers in Canada) in 1996 and 1997. Clearly the dominant feature in the industry in 1997 is the improvement in the basic income of Air Canada and CAI.

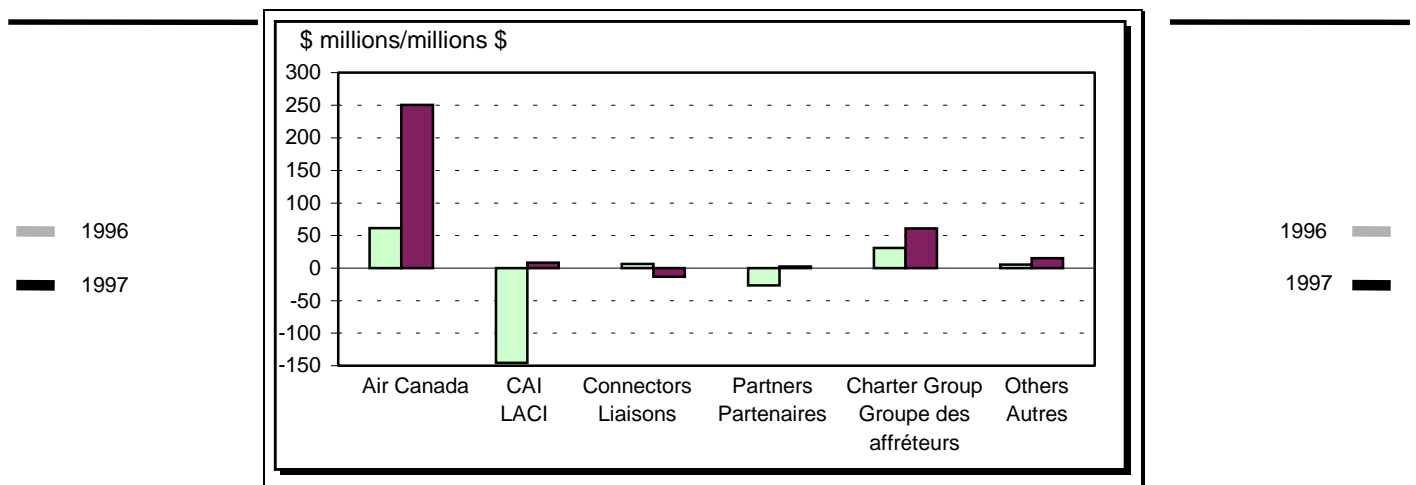
La figure 3 établit une comparaison entre le revenu direct absolu déclaré par les cinq groupes de transporteurs aériens (ainsi que celui déclaré par le reste des 100 principaux transporteurs aériens au Canada) en 1996 et en 1997. La caractéristique dominante dans l'industrie en 1997 est incontestablement l'amélioration du revenu direct d'Air Canada et de la société LACI.

Figure 3

Basic Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1996 - 1997

Figure 3

Revenu (perte) direct des transporteurs aériens canadiens, 1996 - 1997



Major Carriers - Financial Performance

After four consecutive years of double digit increases in passenger revenue (19% in 1997), Air Canada's total revenue is nearly 70% higher than just four years ago. In addition, with over \$4.5 billion in total revenue in 1997, Air Canada's share of the Level I to III carriers' revenue has risen from under 39% in 1994 to nearly 45% in 1997. In terms of basic income, Air Canada accounted for 76% of the \$329 million reported by the industry's Level I to III carriers. CAI's total revenue has remained virtually unchanged during the 1990's. CAI reported a small drop in

Principaux transporteurs - Rendement financier

Après quatre années consécutives de hausses dans les deux chiffres au titre des recettes-passagers (19% en 1997), les recettes totales d'Air Canada ont progressé d'environ 70% par rapport à il y a quatre ans. De plus, avec des recettes totales de plus de 4,5 milliards de dollars en 1997, la part d'Air Canada des recettes des transporteurs des niveaux I à III s'est accrue, passant de moins de 39% en 1994 à près de 45% en 1997. En ce qui a trait au revenu direct, la société Air Canada a contribué 76% des 329 millions de dollars déclarés par les transporteurs des niveaux I à III. Les recettes totales de la société LACI sont

total revenue in 1997, ending up with \$2.59 billion. CAI's share of industry revenue has dropped consistently since 1993, from 36% to 25% in 1997. CAI's basic income of \$8 million in 1997 marks the first time it has been above the break even level since 1988.

On a proportional basis, expenses did not change much for either major carrier in 1997. Air Canada's proportion of expenses related to fuel rose from 42% to 44% due to the repayment of fuel excise tax rebates from previous years. The number of pilots employed by Air Canada rose 13%, while the pilot expenses rose by 14%. At CAI, the number of pilots decreased by 3%, and pilot wages fell by 11%.

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 1997, this group has included the scheduled operations of Intair, Nationair, Royal Aviation, Vistajet, and Westjet as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Kelowna Flightcraft (whose aircraft were used to fly the passengers 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.

Data for 1997 show that the non-family group increased their share of the domestic market even though Air Canada began including their frequent flyer redemption travel in 1997.

Text Table 2

Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988 - 1997

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	-	3 695	22 838	-	13.9	86.1
1997	-	4 523	24 565	-	15.0	85.0

demeurées pratiquement inchangées au cours des années 1990. La société LACI a enregistré une faible baisse à ce chapitre en 1997, terminant l'année avec 2,59 milliards de dollars. La part de la société LACI des recettes de l'industrie a chuté d'une façon soutenue depuis 1993, passant de 36% à 25% en 1997. Le revenu direct de la société LACI, soit 8 millions de dollars en 1997, marque la première fois que la société a atteint un revenu supérieur au seuil de rentabilité depuis 1988.

Sur une base proportionnelle, les dépenses des deux principaux transporteurs ont peu changé en 1997. La proportion des dépenses liées au carburant s'est accrue de 42% à 44% chez Air Canada. Cette hausse est due au remboursement des remises de la taxe d'accise sur le carburant des années antérieures. Le nombre de pilotes employés par Air Canada a augmenté de 13%, alors que les dépenses allouées aux pilotes ont progressé de 14%. Chez la société LACI, le nombre de pilotes a régressé de 3% et leurs salaires, de 11%.

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 1997, ce groupe a inclus les activités régulières d'Intair, de Nationair, de Royal Aviation, de Vistajet et de Westjet ainsi que l'exploitation des vols affrétés par Air Transat, Canada 3000, First Air, Kelowna Flightcraft (ses 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.

Les données pour 1997 montrent que le «Groupe des transporteurs non affiliés» a accru sa part du volume d'activités sur le marché intérieur même si Air Canada a commencé à inclure les vols de grands voyageurs effectués en échange de points en 1997.

Tableau explicatif 2

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence, 1988 - 1997

Transborder and International Markets

For the third consecutive year, growth in the transborder market was greater than in either the domestic market or the other international market. The transborder market grew by 19% in terms of enplaned passengers in 1997. This market has grown from only four million passengers in 1994 to nearly nine million in 1997. The growth followed the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995. The number of transborder flights by Air Canada, CAI and the large Canadian charter carriers has increased from 60,000 in 1994 to 115,000 in 1997. Most of the increases in flights occurred in 1995 and 1996, with percentage increases of 33% and 25% respectively. Flights increased by 14% in 1997. The number of transborder flights by CAI increased by 29% in 1997, compared to 10% for Air Canada. However, Air Canada still dominated the market with 84,000 flights in 1997, compared to 21,000 for CAI, and just under 100,000 for all the large U.S. carriers combined. Flights by the U.S. carriers dropped by 7% in 1997.

The other international market has also grown substantially in the last few years, from six million enplaned passengers in 1994 to eight million in 1997. After reporting double digit increases in enplaned passengers the last few years, this market had only a 6% rate of growth in 1997. Flights by Canadian carriers to other international destinations grew by 11% and 21% the two previous years, before dropping by 1% in 1997. While Air Canada was stable in terms of overall flights offered, and charter carriers increased their flights by 10%, CAI reduced their flights to international destinations by 21%. CAI noted that markets in Germany and France were unprofitable and cancelled service to these points, reducing their flights to Europe by roughly 30%. In Asia, CAI remained the dominant Canadian carrier, with nearly 3,000 flights, compared to Air Canada's 1,200. In terms of overall size, the charter carriers offered just over 16,000 international flights in 1997, while Air Canada offered just under 16,000. CAI flew over 8,000 international flights in 1997. The largest market for the charter carriers is in South and Central America, where they had nearly 10,000 flights, compared to just 5,000 for Air Canada and CAI combined.

Marchés transfrontalier et international

Pour la troisième année consécutive, la croissance dans le marché transfrontalier a été supérieure à celle du marché intérieur ou à celle du marché autre international. Si l'on examine les passagers embarqués, on observe une progression de 19% du marché transfrontalier en 1997. Le nombre de passagers dans ce marché est passé de seulement quatre millions en 1994 à près de neuf millions en 1997. La croissance fait suite à l'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995, entre le Canada et les États-Unis. Le nombre de vols transfrontaliers effectués par Air Canada, par la société LACI et par les principaux transporteurs à services d'affrètement canadiens s'est accru de 60 000 en 1994 à 115 000 en 1997. La plupart des hausses dans le nombre de vols se sont produites en 1995 et 1996; en termes de pourcentage, ces hausses s'établissaient à 33% et 25% respectivement. En 1997, le nombre de vols a progressé de 14%. Le nombre de vols transfrontaliers effectués par la société LACI a progressé de 29% en 1997, comparativement à 10% par Air Canada. Cependant, Air Canada a encore dominé ce marché avec 84 000 vols en 1997, comparativement à 21 000 pour la société LACI, et à un peu moins de 100 000 pour tous les principaux transporteurs américains combinés. Le nombre de vols effectués par les transporteurs américains a régressé de 7% en 1997.

Le marché autre international a également connu une forte expansion au cours des dernières années, le nombre de passagers embarqués passant de six millions en 1994 à huit millions en 1997. Après avoir connu des hausses dans les deux chiffres au titre des passagers embarqués au cours des dernières années, ce marché a enregistré un taux de croissance de seulement 6% en 1997. Le nombre de vols effectués par les transporteurs canadiens vers les autres destinations internationales a augmenté de 11% et 21% lors des deux dernières années. En 1997, le nombre de vols a diminué de 1% chez ce groupe. Alors que le nombre total de vols offerts par Air Canada est demeuré stable et que les transporteurs offrant des services d'affrètement ont accru leur présence de 10%, la société LACI a réduit de 21% ses activités vers les destinations internationales. Étant donné la non-rentabilité des marchés en Allemagne et en France, la société LACI a annulé ses vols vers ces destinations, ce qui a occasionné un repli de près de 30% au titre de ses vols effectués vers l'Europe. En Asie, la société LACI est demeurée le principal transporteur canadien, avec près de 3 000 vols, comparativement à 1 200 pour Air Canada. En termes du volume total d'activités, les transporteurs offrant des services d'affrètement ont effectué un peu plus de 16 000 vols internationaux en 1997, alors qu'Air Canada en a offert un peu moins de 16 000. La société LACI a effectué plus de 8 000 vols internationaux en 1997. Le plus gros marché pour les transporteurs offrant des services d'affrètement est dans le Sud et en Amérique Centrale, où ils ont effectué près de 10 000 vols, comparativement à seulement 5 000 pour Air Canada et la société LACI combinés.

Text Table 3

Tableau explicatif 3

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1997

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1997

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	15 757	8 345	3 644	4 579
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.3	-2.7	-10.7	11.9
Market share - Part du marché	%	48.7	25.8	11.3	14.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	36 468	25 255	1 636	2 259
Percentage change - Variation en pourcentage	%	18.4	-0.1	-19.2	21.2
Market share - Part du marché	%	55.6	38.5	2.5	3.4
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	51 381	34 826	3 083	3 791
Percentage change - Variation en pourcentage	%	8.6	-2.2	-24.6	4.4
Market share - Part du marché	%	55.2	37.4	3.3	4.1
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	3 989	2 165	530	589
Percentage change - Variation en pourcentage	%	18.3	-2.1	-10.5	29.4
Market share - Part du marché	%	54.8	29.8	7.3	8.1
Hours Flown - Heures de vol	'000	521	296	198	206
Percentage change - Variation en pourcentage	%	8.3	1.3	-19.1	15.8
Market share - Part du marché	%	42.7	24.3	16.2	16.8
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	19 401	12 924	24 102	8 223
Percentage change - Variation en pourcentage	%	7.8	2.0	7.2	0.6
Market share - Part du marché	%	60.0	40.0	74.6	25.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	38 104	27 514	61 723	3 895
Percentage change - Variation en pourcentage	%	16.1	1.3	10.0	0.1
Market share - Part du marché	%	58.1	41.9	94.1	5.9
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	54 464	38 617	86 207	6 874
Percentage change - Variation en pourcentage	%	6.0	-1.6	4.0	-10.9
Market share - Part du marché	%	58.5	41.5	92.6	7.4
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	4 519	2 754	6 154	1 119
Percentage change - Variation en pourcentage	%	14.0	3.3	10.2	6.8
Market share - Part du marché	%	62.1	37.9	84.6	15.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	720	502	818	404
Percentage change - Variation en pourcentage	%	-1.0	6.8	5.6	-4.4
Market share - Part du marché	%	58.9	41.1	66.9	33.1

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1997

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 (for the first half of 1997). The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

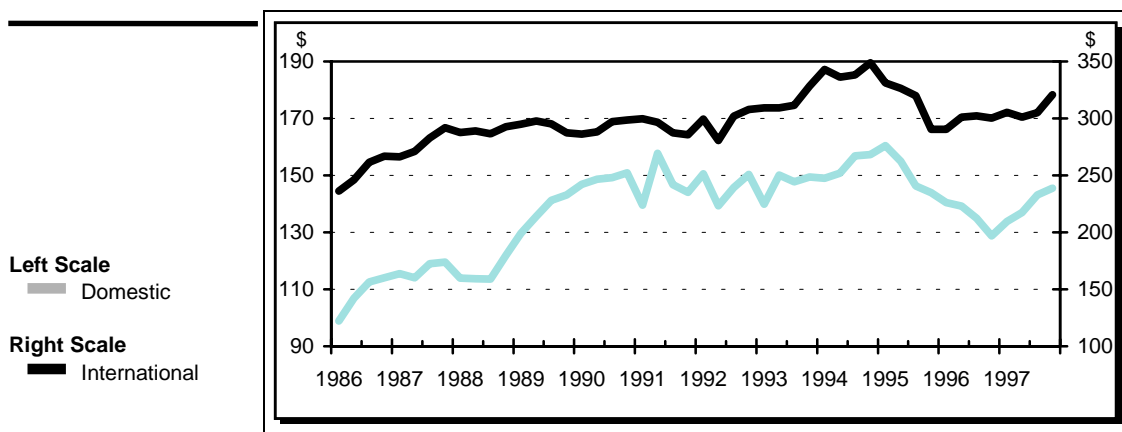
Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fare Indexes

by Bradley Snider

This article continues the seasonally adjusted time series last presented in the publication **Canadian Civil Aviation, 1996**. The series is continued up to the end of the fourth quarter of 1997.

In the fourth quarter of 1997, the seasonally adjusted domestic discount air fare reached \$145.50, an increase of 1.6% from the third quarter of 1997, and 13.0% above the figure of \$128.80 for the fourth quarter of 1996. This was the fourth consecutive quarterly increase, reversing the trend toward lower fares shown over 1995 and 1996. This was still well below the record seasonally adjusted domestic discount fare of \$160.40 in the first quarter of 1995. After reaching the record level of \$160.40 in the first quarter of 1995, the seasonally adjusted domestic discount fare had decreased by 19.7% to finish the year 1996 at \$128.80 (see Figure 4). This was the lowest level since the fourth quarter of 1988.

Figure 4
Seasonally Adjusted Discount Air Fares, 1986 - 1997



Les principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1997

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 d'Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et de NWT Air (pour la première moitié de 1997). Les partenaires de Canadien se composaient d'Air Atlantic, de Calm Air, d'Inter-Canadien, d'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, 1996**. Les séries ont été prolongées jusqu'à la fin du quatrième trimestre de 1997.

Au cours du quatrième trimestre de 1997, le tarif aérien réduit intérieur désaisonnalisé a augmenté de 1,6% par rapport au troisième trimestre de 1997, pour s'établir à 145,50\$. Ceci représente une hausse de 13,0% par rapport au niveau de 128,80\$ établi au cours du quatrième trimestre de 1996. Il s'agit d'une quatrième hausse trimestrielle consécutive, ce qui renverse la baisse tendancielle soutenue établie en 1995 et 1996. Le tarif réduit intérieur désaisonnalisé est demeuré bien au-dessous du niveau record de 160,40\$ enregistré au cours du premier trimestre de 1995. Après avoir atteint un sommet inégalé de 160,40\$ au premier trimestre de 1995, le tarif réduit intérieur désaisonnalisé avait régressé de 19,7% et il s'établissait à 128,80\$ 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, 1986 - 1997

The seasonally adjusted international discount air fare, which reached the record level of \$348.80 in the fourth quarter of 1994, dropped by 16.7% to reach \$290.40 in the first quarter of 1996, the lowest figure since the second quarter of 1992. After hovering around the \$300 mark throughout 1996 and the first three quarters of 1997, the seasonally adjusted international discount air fare rose to \$320.90 in the fourth quarter, an increase of 5.2% from the third quarter of 1997, and 6.9% above the level of the same quarter of the previous year. It was still 8.0% below the record level of \$348.80 reached in the fourth quarter of 1994.

The seasonally adjusted discount air fare **indexes** show that the rise in the domestic and international discount air fares were the result of real price increases, and not just the result of changes in travel patterns.

The sharp drop during 1995 and 1996 and the rise of domestic discount fares in 1997 is mirrored in the domestic discount air fare index series (see Figure 5). The seasonally adjusted domestic discount fare index dropped by 17.0% from a peak of 144.4 in the first quarter of 1995 down to a level of 119.8 in the last quarter of 1996, the lowest level since the fourth quarter of 1989. By the end of 1997, it had risen to 133.0. This means that the cost of travel on a domestic discount fare at the end of 1997 was on average 33.0% higher than for an equivalent trip in 1986.

Figure 5

Seasonally Adjusted Discount Air Fare Indexes, 1986 - 1997

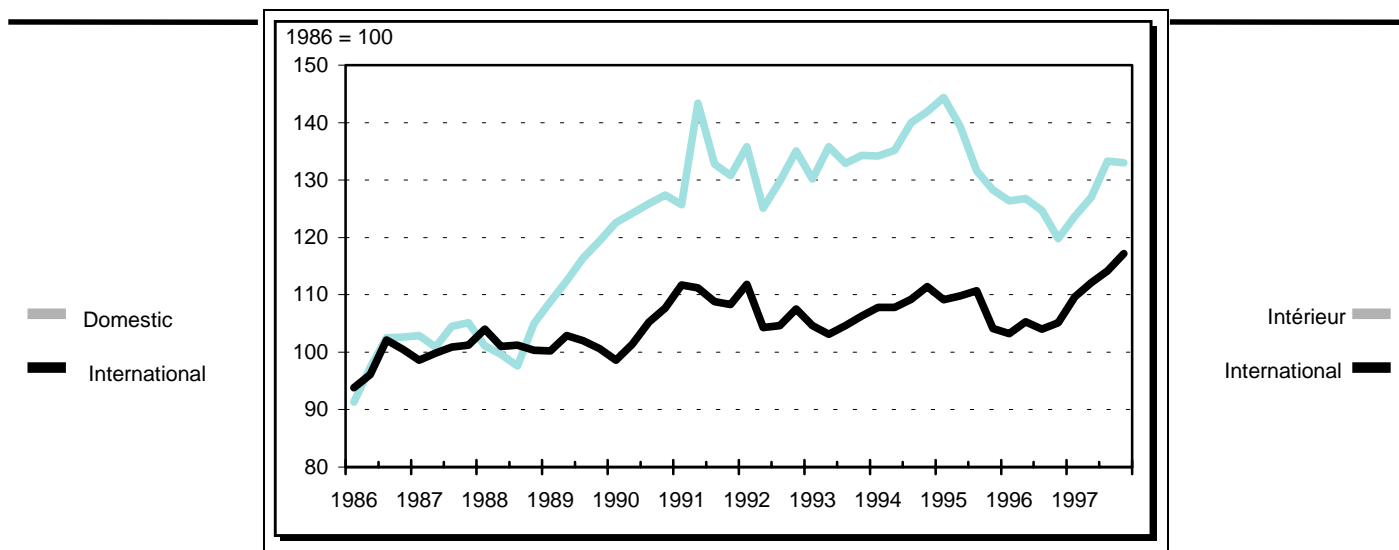
Le tarif aérien réduit international désaisonnalisé, lequel a atteint un niveau record de 348,80\$ au quatrième trimestre de 1994, a régressé de 16,7% et il s'établissait à 290,40\$ au premier trimestre de 1996. Ceci représente le niveau le plus bas depuis le deuxième trimestre de 1992. Après avoir oscillé autour du niveau de 300\$ en 1996 et au cours des trois premiers trimestres de 1997, le tarif aérien réduit international désaisonnalisé a atteint 320,90\$ au cours du quatrième trimestre, soit une progression de 5,2% par rapport au troisième trimestre de 1997 et une augmentation de 6,9% par rapport au niveau du même trimestre de l'année antérieure. Ce montant est encore 8,0% au-dessous du niveau record de 348,80\$ atteint au cours du quatrième trimestre de 1994.

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

La forte baisse enregistrée en 1995 et 1996 et l'augmentation des tarifs réduits intérieurs en 1997 se reflète dans les séries des indices des tarifs aériens réduits intérieurs (voir la figure 5). L'indice désaisonnalisé des tarifs réduits intérieurs a chuté de 17,0%, passant d'un sommet de 144,4 au cours du premier trimestre de 1995 à un niveau de 119,8 au cours du dernier trimestre de 1996. Ceci représente le plus bas niveau depuis le quatrième trimestre de 1989. À la fin de l'année 1997, l'indice a atteint 133,0. Cela veut dire qu'à la fin de 1997, le coût d'un voyage intérieur à prix réduit était, en moyenne, 33,0% plus élevé que celui d'un voyage équivalent en 1986.

Figure 5

Indices des tarifs aériens réduits désaisonnalisés, 1986 - 1997



Although discount fares on domestic routes have risen, they remain well below the record levels of preceding years. However, following a year of heavy competition, the new entrants VistaJet and Greyhound Air ceased operations in September, 1997. As well, Canadian Airlines International reduced its domestic capacity in 1997 by 24%, particularly in the Eastern Triangle, in order to concentrate on more profitable routes. Coupled with

Quoique les tarifs intérieurs aient progressé, ils demeurent bien au-dessous des niveaux records observés au cours des années précédentes. Cependant, suite à une année de forte concurrence, les nouveaux transporteurs VistaJet et Greyhound Air ont cessé d'opérer en septembre 1997. De plus, les Lignes aériennes Canadien International ont diminué leur capacité intérieure de 24% en 1997, particulièrement dans le triangle de l'Est, afin de concentrer leurs activités sur des liaisons plus rentables. Ces

growth in domestic passenger traffic, this removed the pressure for the major carriers to continue to engage in price cuts. The charter air carriers continued to offer a small but growing source of domestic competition to scheduled carriers. In 1997, they increased their domestic passenger traffic (on-board origin and destination) by 24.8% over the preceding year.

A different result can be seen in the seasonally adjusted international discount fare index. After ending 1996 at 105.1, the index jumped for four consecutive quarters to finish 1997 at a record 117.2, an increase of 11.5%. During 1997, the seasonally adjusted international discount fare rose by only 6.9%, and was well below the record level. This means that international passengers were changing their travel patterns, substituting shorter or cheaper routes which offset somewhat the impact of price increases.

On international routes, after a year of decline in 1995 following the Open Skies Agreement with the United States, the price index plateaued, then rose to record levels throughout 1997. Many of the original fare cuts were introductory fares for new transborder services, which have since expired. Operational statistics show that the travelling public responded to the new transborder services with record levels of demand in 1997, which reduced the need for carriers to cut fares to attract traffic.

Passenger origin and destination statistics show that in the first half of 1997 the number of transborder passengers increased by 6.5%, to 6.5 million passengers, which was a record level of demand for transborder services.

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 1995. The seasonally adjusted data prior to 1995 and all of the original unadjusted data remain unchanged.

facteurs associés à la croissance du trafic de passagers dans le secteur intérieur ont éliminé le besoin des principaux transporteurs d'offrir des tarifs promotionnels. Les transporteurs aériens nolisés ont continué à offrir une concurrence intérieure minimale mais croissante aux transporteurs réguliers. En 1997, les passagers sur les vols nolisés intérieurs (sur la base de l'origine et de la destination) ont augmenté de 24,8% par rapport à l'année précédente.

On peut discerner un résultat différent dans l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux. Après avoir atteint un niveau de 105,1 à la fin de 1996, l'indice a progressé de 11,5% au cours de quatre trimestres consécutifs, pour s'établir à 117,2 à la fin de 1997, soit un niveau record. En 1997, le tarif réduit international désaisonnalisé s'est accru de seulement 6,9% et il s'établissait bien au-dessous du niveau record. Cela signifie que les passagers internationaux ont modifié leur tendance de voyages en substituant des voyages plus courts ou moins chers, ce qui a compensé quelque peu pour les augmentations des prix.

Sur les liaisons internationales, après une année de diminution en 1995 suite à l'accord «Cielles ouverts» avec les États-Unis, l'indice des prix a atteint un plateau, puis il a augmenté pour atteindre des niveaux records en 1997. Une grande partie des réductions de tarifs originales étaient des tarifs promotionnels sur des nouveaux services transfrontaliers, lesquels ont expiré depuis lors. Les statistiques sur les opérations montrent que le public voyageur a répondu aux nouveaux services transfrontaliers avec des niveaux records de la demande en 1997, ce qui a réduit le besoin des transporteurs d'offrir des tarifs promotionnels pour accroître leur trafic.

Les statistiques sur l'origine et la destination des passagers montrent que le nombre de passagers transfrontaliers a progressé de 6,5% au cours des deux premiers trimestres de 1997, pour atteindre 6,5 millions. Il s'agit d'un niveau record de la demande pour les services transfrontaliers.

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. Les données désaisonnalisées dans cette étude ont été révisées jusqu'au premier trimestre de 1995. Les données désaisonnalisées antérieures à 1995, 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, 1987-1997

Tarifs aériens réduits intérieurs moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1987-1997

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 réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
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	160.40	159.10	141.2	144.4	143.4
	II	157.50	154.90	154.70	141.1	139.3	139.2
	III	154.10	146.30	147.70	134.4	131.6	132.3
	IV	139.30	143.90	143.20	126.5	128.3	128.0
1996	I	135.00	140.50	141.10	123.4	126.4	126.8
	II	141.70	139.20	138.50	128.7	126.8	126.3
	III	142.50	134.90	135.10	128.2	124.7	124.6
	IV	124.10	128.80	132.70	117.4	119.8	122.9
1997	I	128.70	133.80	133.50	120.6	123.7	123.7
	II	139.40	137.00	137.60	129.0	127.0	127.2
	III	151.60	143.20		137.6	133.3	
	IV	140.00	145.50		129.9	133.0	

Text Table 5

Tableau explicatif 5

Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1987-1997

Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1987-1997

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 désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
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	331.20	335.30	105.5	109.1	110.2
	II	328.50	326.50	325.60	108.6	109.8	109.5
	III	368.60	319.90	312.40	118.5	110.7	108.0
	IV	269.90	290.50	295.10	101.3	104.1	104.8
1996	I	264.40	290.40	291.30	99.6	103.2	103.5
	II	303.80	301.20	299.10	104.5	105.3	104.0
	III	348.00	302.30	302.00	111.5	104.0	104.2
	IV	279.00	300.20	302.10	102.0	105.1	105.7
1997	I	278.00	305.20	302.70	105.7	109.6	109.1
	II	303.60	301.00	302.00	111.5	112.1	112.1
	III	350.50	305.10		122.4	114.2	
	IV	299.00	320.90		113.5	117.2	

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-XIB
Aviation Statistics Centre - Service Bulletin , Monthly, Bilingual		Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service , Mensuel, Bilingue	51-004-XIB
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Annual, Bilingual		Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Annuel, Bilingue	51-203-XIB
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-XIB
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-XIB
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual		Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue	53-219-XIB
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 toll free, 1 800 267-6677 or use facsimile number (613) 951-1584 or by Internet www.statcan.ca. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.		Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1 800 267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur (613) 951-1584 ou par Internet www.statcan.ca. 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, 1997
Section 1
REVUE DE L'ANNÉE
Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1997

	Total			Change Variation %			
	1996	1997					
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.100	0.100	-			
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.291	0.295	1.4			
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.818	0.824	0.7			
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	193 476	205 931	6.4			
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	101.73	106.48	...			
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	122.18	129.32	...			
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	3.34	8.32	...			
		Air Canada		Canadian			
		1996	1997	Change Variation %	1996	1997	Change Variation %
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.109	0.109	-	0.087	0.086	-1.1
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.293	0.291	-0.7	0.289	0.303	4.8
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne- kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.878	0.886	0.9	0.742	0.732	-1.3
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	193 483	213 894	10.5	193 465	193 325	-0.1
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	105.42	108.70	...	96.76	102.81	...
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	123.80	133.63	...	117.74	117.44	...
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	6.60	10.04	...	-6.12	2.90	...

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1997

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1997

		1996	1997	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	29 959.3	30 286.5	1.1
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	15 145.0	15 354.0	1.4
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	518 176.1	523 017.6	0.9
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 296.0	17 269.0	-0.2
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	91.4	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	593.4	609.7	2.7
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	524.1	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 431.8	1 441.7	0.7
Average cost of air fares (Level 1 carriers) ⁴ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	177.0	182.1	2.9
- International travel - Voyages internationaux	\$	338.0	358.7	6.1
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		135.6	137.8	1.6
- Transportation - Transports		143.5	147.9	3.1
- Public transportation - Transport public		163.3	177.0	8.4
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	145.6	151.4	4.0
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		152.4	162.1	6.4
- International travel - Voyages internationaux		116.6	128.1	9.9
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		121.2	125.9	3.9
- Transport industry - Industrie du transport		106.3	112.0	5.3
- Air transportation - Transport aérien		77.2	81.8	5.9
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	%	14.2	15.0	5.6

(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 1997. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1997.

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,
1997**
**Partie I
AVIATION COMMERCIALE**
**Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION**
**Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1997**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1996	1997	Change Variation	1996	1997	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	99	97	-2.0	211	204	-3.3
Passengers - Passagers	39 534	43 816	10.8	40 176	44 133	9.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 725 863	813 558	12.1	762 180	869 700	14.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	82 120 406	91 800 752	11.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	8 212 041	9 180 075	11.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 167 282	2 358 585	8.8	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	10 379 323	11 538 660	11.2	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 873	1 936	3.4	2 455	2 463	0.3
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	33 606	36 475	8.5	33 654	36 568	8.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 534 918	589 072	10.1	535 612	596 630	11.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	63 587 467	69 787 633	9.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 358 747	6 978 763	9.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 971 261	2 139 693	8.5	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	8 330 008	9 118 457	9.5	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 440	1 495	3.8	1 453	1 522	4.7
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	5 928	7 342	23.9	6 523	7 565	16.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 190 945	224 487	17.6	226 568	273 070	20.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	18 532 939	22 013 119	18.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 853 294	2 201 312	18.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	196 021	218 891	11.7	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 049 315	2 420 203	18.1	...	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	431	438	1.5	586	588	0.3
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	1	4	193.9	416	354	-15.0
Hours flown: total - Heures de vol: total	433	442	2.1	1 002	942	-6.1

¹Figures 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, 1997

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-III, 1997

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	26 915	9.8	8 833	19.0	8 068	6.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 513 719	14.2	77 387	-3.6	222 452	13.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	30 433 866	10.9	15 613 412	18.9	45 753 474	10.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 043 387	10.9	1 561 341	18.9	4 575 347	10.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	651 905	8.1	202 986	-3.6	1 503 694	11.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 695 291	10.4	1 764 327	15.8	6 079 042	10.4
Hours flown - Heures de vol	1 302	0.4	324	13.0	310	7.3
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	23 814	7.0	8 192	17.1	4 468	2.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 312 839	8.4	57 830	8.0	218 403	13.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	25 833 801	8.4	14 278 048	17.5	29 675 785	7.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 583 380	8.4	1 427 805	17.5	2 967 578	7.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	478 310	3.2	172 825	4.6	1 488 558	10.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 061 690	7.5	1 600 629	16.0	4 456 137	8.6
Hours flown - Heures de vol	984	1.3	308	12.5	203	4.3
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	3 101	38.3	641	51.0	3 600	10.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 200 881	24.6	19 558	-26.9	4 049	36.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 600 065	27.6	1 335 364	35.7	16 077 690	15.3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	460 006	27.6	133 536	35.7	1 607 769	15.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	173 595	24.1	30 161	-33.5	15 136	40.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	633 601	26.6	163 697	13.9	1 622 905	15.5
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	314	-2.8	16	21.2	107	13.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	4	193.9	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	318	-2.1	16	21.2	107	13.7

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1997

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1997

	Total		Change Variation
	1996	1997	
	'000	'000	%
All Services - Tous les services			
Passengers - Passagers	22 783	24 375	7.0
Goods carried - Marchandises transportées	407 515	448 125	10.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	56 853 511	62 342 429	9.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	5 685 351	6 234 243	9.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 882 903	2 050 505	8.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	7 568 254	8 284 748	9.5
Hours flown - Heures de vol	786	828	5.3
Scheduled services - Services réguliers			
Passengers - Passagers	22 485	24 102	7.2
Goods carried - Marchandises transportées	407 291	447 712	9.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	56 090 477	61 723 149	10.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	82 914 116	86 207 142	4.0
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	67.6	71.6	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	5 609 048	6 172 315	10.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 882 279	2 049 742	8.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	7 491 327	8 222 057	9.8
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	12 452 092	12 848 536	3.2
Weight load factor - Coefficient de chargement	60.1	63.9	...
Hours flown - Heures de vol	774	818	5.6
Charter services - Services d'affrètement			
Passengers - Passagers	298	273	-8.3
Goods carried - Marchandises transportées	224	412	84.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	763 034	619 280	-18.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	76 303	61 928	-18.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	624	763	22.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	76 927	62 691	-18.5
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	12	10	-13.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	12	10	-13.2

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1997 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1997 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1996	1997	Change	1996	1997	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	13 931	15 780	13.3	8 853	8 595	-2.9
Goods carried - Marchandises transportées	254 849	295 033	15.8	152 666	153 091	0.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	30 870 288	36 557 669	18.4	25 983 223	25 784 759	-0.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 087 029	3 655 767	18.4	2 598 322	2 578 476	-0.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 142 126	1 296 300	13.5	740 777	754 204	1.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	4 229 154	4 952 067	17.1	3 339 100	3 332 680	-0.2
Hours flown - Heures de vol	483	522	8.2	303	305	0.7
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	13 907	15 757	13.3	8 578	8 345	-2.7
Goods carried - Marchandises transportées	254 838	295 002	15.8	152 454	152 711	0.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	30 805 915	36 468 451	18.4	25 284 563	25 254 698	-0.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	47 295 046	51 381 172	8.6	35 619 070	34 825 969	-2.2
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	65.1	70.9	...	70.9	72.5	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 080 591	3 646 845	18.4	2 528 456	2 525 470	-0.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 142 096	1 296 191	13.5	740 182	753 551	1.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	4 222 688	4 943 036	17.1	3 268 639	3 279 021	0.3
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	7 048 140	7 696 055	9.2	5 403 952	5 152 481	-4.7
Weight load factor - Coefficient de chargement	59.9	64.2	...	60.4	63.6	...
Hours flown - Heures de vol	482	521	8.3	293	296	1.3
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	24	24	0.8	275	250	-9.1
Goods carried - Marchandises transportées	11	32	187.4	213	381	79.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	64 374	89 219	38.6	698 660	530 061	-24.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 437	8 922	38.6	69 866	53 006	-24.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	29	109	275.0	595	653	9.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	6 467	9 031	39.7	70 461	53 659	-23.8
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	1	1	2.2	11	9	-14.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	1	1	2.2	11	9	-14.7

Table 2.4
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1997

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux IB-IV, 1997

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	27	8.0	68	-5.6	107	-4.5
Passengers - Passagers	16 470	10.5	2 971	61.4	340	-47.1
Goods carried - Marchandises transportées kg	300 475	15.3	64 945	12.6	56 141	54.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	28 596 591	17.8	861 731	-13.0	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 859 659	17.8	86 173	-13.0	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	284 881	8.2	23 199	10.2	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 144 540	16.9	109 372	-8.9	...	...
Hours flown - Heures de vol	778	4.0	331	-2.4	528	-9.4
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	10 340	2.2	2 033	103.2	93	96.4
Goods carried - Marchandises transportées kg	131 519	16.0	9 840	-30.9	7 558	988.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	7 370 760	3.8	693 724	75.1	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	737 076	3.8	69 372	75.1	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	85 477	3.1	4 474	-26.5	...	...
Total tonne-kilometres- Total des tonnes-kilomètres	822 553	3.7	73 846	61.6	...	...
Hours flown - Heures de vol	546	-2.6	131	24.4	27	104.2
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	6 130	28.0	938	11.6	247	-58.5
Goods carried - Marchandises transportées kg	168 969	14.7	55 105	26.8	48 583	36.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	21 225 832	23.6	168 007	-71.7	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 122 583	23.6	16 801	-71.7	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	199 404	10.5	18 725	25.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 321 987	22.3	35 525	-52.2	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	229	22.4	199	-14.5	151	-2.4
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	3	363.9	--	-15.8	350	-15.6
Hours flown: total - Heures de vol: total	232	23.6	200	-14.5	501	-12.0

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, 1997
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES
Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1997

	1996	1997	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	7 676 095	8 432 962	9.9
- Passengers - Passagers	6 999 637	7 683 259	9.8
- Goods - Marchandises	676 458	749 702	10.8
Charter services - Services d'affrètement	1 934 407	2 038 344	5.4
- Passengers - Passagers	1 605 132	1 769 947	10.3
- Goods - Marchandises	329 275	268 397	-18.5
Other flying services - Autres services aériens	72 032	92 785	28.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	1 161	618	-46.8
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	371 869	422 837	13.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	10 055 564	10 987 546	9.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	201 689	230 309	14.2
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	3 731 193	3 977 103	6.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	1 211 416	1 353 758	11.8
General services and administration - Services généraux et administration	4 249 496	4 410 683	3.8
Depreciation - Dépréciation	392 322	380 655	-3.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	9 786 116	10 352 508	5.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	269 447	635 038	135.7
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	139 597	220 774	58.2
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	63 225	42 748	-32.4
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	335 173	292 917	-12.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(83 893)	(8 775)	-89.5
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(243 242)	(51 062)	-79.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	26 206	583 976	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	31 803	92 866	192.0
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(5 597)	491 110	...

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, 1997

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1997

	Total		Change Variation
	1996	1997	
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	6 132 592	6 758 611	10.2
- Passengers - Passagers	5 584 016	6 153 823	10.2
- Goods - Marchandises	548 576	604 788	10.2
Charter services - Services d'affrètement	57 693	68 551	18.8
- Passengers - Passagers	57 687	68 529	18.8
- Goods - Marchandises	6	22	266.7
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	269 781	301 496	11.8
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	6 460 066	7 128 657	10.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	145 468	158 225	8.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	2 166 534	2 354 284	8.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	532 046	635 799	19.5
General services and administration - Services généraux et administration	3 246 393	3 306 684	1.9
Depreciation - Dépréciation	259 698	239 775	-7.7
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	6 350 138	6 694 766	5.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	109 927	433 891	294.7
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	131 435	195 062	48.4
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	56 705	37 561	-33.8
Interest expenses - Intérêts versés	250 768	212 572	-15.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net-Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(63 013)	(10 613)	-83.2
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(125 641)	9 439	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(15 713)	443 330	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 261	30 787	485.2
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(20 974)	412 543	...

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1997 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1997 - fin

	Air Canada			Canadi«n		
	1996	1997	Change Variation	1996	1997	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	3 706 618	4 365 252	17.8	2 425 974	2 393 359	-1.3
- Passengers - Passagers	3 372 109	3 988 562	18.3	2 211 907	2 165 261	-2.1
- Goods - Marchandises	334 509	376 690	12.6	214 067	228 098	6.6
Charter services - Services d'affrètement	5 663	22 310	294.0	52 030	46 240	-11.1
- Passengers - Passagers	5 657	22 288	294.0	52 030	46 240	-11.1
- Goods - Marchandises	6	22	266.7	-	-	-
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	130 832	150 245	14.8	138 949	151 250	8.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	3 843 113	4 537 808	18.1	2 616 953	2 590 850	-1.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	105 244	123 275	17.1	40 223	34 950	-13.1
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 232 762	1 445 666	17.3	933 771	908 617	-2.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	351 156	419 779	19.5	180 890	216 020	19.4
General services and administration - Services généraux et administration	1 798 955	2 042 605	13.5	1 447 438	1 264 078	-12.7
Depreciation - Dépréciation	157 367	143 349	-8.9	102 330	96 425	-5.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	3 645 485	4 174 675	14.5	2 704 654	2 520 091	-6.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	197 628	363 132	83.7	(87 701)	70 759	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	132 994	194 310	46.1	(1 559)	753	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	52 578	32 806	-37.6	4 127	4 756	15.2
Interest expenses - Intérêts versés	188 972	145 461	-23.0	61 796	67 110	8.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net-Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(41 303)	11 561	...	(21 711)	(22 174)	2.1
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(44 703)	93 215	...	(80 938)	(83 776)	3.5
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	152 926	456 348	198.4	(168 639)	(13 017)	-92.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	3 965	29 313	639.4	1 296	1 474	13.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	148 961	427 035	186.7	(169 935)	(14 491)	-91.5

Table 3.3
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1997

Tableau 3.3
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux IB-IV, 1997

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 487 891	4.8	169 394	44.8	17 065	162.4
- Passengers - Passagers	1 362 655	4.2	157 942	52.9	8 839	85.7
- Goods - Marchandises	125 236	11.3	11 452	-16.1	8 227	371.5
Charter services - Services d'affrètement	1 167 855	20.1	159 026	-16.5	642 912	-10.0
- Passengers - Passagers	1 085 241	20.9	127 619	-20.5	488 558	-0.2
- Goods - Marchandises	82 614	10.5	31 407	5.2	154 354	-31.3
Other flying services - Autres services aériens	16 474	-49.8	20 248	23.4	56 063	145.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...	x ¹	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	49 313	44.0	30 377	-17.8	42 269	34.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 721 533	10.6	379 046	5.1	758 309	-2.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 622	11.1	14 044	52.7	42 418	28.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 055 518	6.4	171 649	0.2	395 652	-1.4
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	483 568	8.5	68 707	7.1	165 684	-2.3
General services and administration - Services généraux et administration	951 770	14.0	82 693	-8.7	69 537	-10.3
Depreciation - Dépréciation	90 177	4.7	21 396	17.1	29 307	3.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 596 655	9.4	358 490	1.4	702 597	-1.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	124 879	43.4	20 555	186.5	55 712	-14.6
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	23 936	422.8	1 775	-50.5	...	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	4 445	-21.6	741	-13.1	...	...
Interest expenses - Intérêts versés	73 007	-7.6	7 338	36.0	...	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 227	...	(4 388)	...	...	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(38 399)	-60.8	(9 210)	...	(12 891)	-52.3
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	86 480	...	11 346	-21.3	42 820	11.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	43 825	350.4	4 537	44.0	13 717	0.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	42 654	...	6 809	-39.6	29 104	18.3

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,
1997

Tableau 3.4
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1997

	1996	1997	Change
			Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ - Services réguliers ¹	x	x	...
- Passengers - Passagers	x	x	...
- Goods - Marchandises	x	x	...
Charter services - Services d'affrètement	499 612	515 993	3.3
- Passengers - Passagers	382 405	401 376	5.0
- Goods - Marchandises	117 206	114 619	-2.2
Other flying services - Autres services aériens	16 093	16 579	3.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	4 743	7 922	67.0
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	520 448	540 495	3.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	26 802	34 584	29.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	251 080	264 803	5.5
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	121 288	137 159	13.1
General services and administration - Services généraux et administration	50 273	35 996	-28.4
Depreciation - Dépréciation	18 137	20 481	12.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	467 580	493 023	5.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	52 869	47 472	-10.2
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	(24 560)	(15 926)	-35.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	28 309	31 546	11.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	12 296	12 771	3.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	16 013	18 775	17.3

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, 1997

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1997

	Newfoundland ³		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-Neuve ³		Île-du-Prince-Édouard ³		Nouvelle-Écosse ³	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	280 250	2.8	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	273 393	3.2	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	6 858	-10.2	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	251 912	-4.3	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	197 916	-3.8	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	53 995	-6.3	x	...	x	...
Other flying services - Autres services aériens	8 679	-	x	...	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	8 392	39.9	x	...	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	549 233	-0.3	x	...	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	638	-55.0	x	...	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	253 450	1.8	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	105 507	-8.6	x	...	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	120 588	8.1	x	...	x	...
Depreciation - Dépréciation	21 014	27.4	x	...	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	501 198	1.8	x	...	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	48 035	-17.7	x	...	x	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	1 527	75.6	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	724	...	x	...	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	10 997	21.5	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(90)	-99.3	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(22 954)	-53.0	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	25 081	161.2	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 231	51.6	x	...	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	14 850	419.8	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, 1997 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1997 - suite

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	-	-	189 054	-15.6	448 602	5.8
- Passengers - Passagers	-	-	168 835	-19.5	384 143	2.4
- Goods - Marchandises	-	-	20 219	44.0	64 459	32.4
Charter services - Services d'affrètement	-	-	789 165	12.4	400 815	1.7
- Passengers - Passagers	-	-	759 015	11.1	361 786	12.9
- Goods - Marchandises	-	-	30 150	58.6	39 028	-46.9
Other flying services - Autres services aériens	-	-	18 831	-39.6	8 525	20.5
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	618	-0.9	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	42 347	-8.7	24 798	26.2
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	-	-	1 040 015	3.6	882 740	4.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	-	-	9 459	23.4	5 276	-6.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	-	-	460 975	0.4	391 972	3.9
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	-	-	179 002	7.3	132 586	0.5
General services and administration - Services généraux et administration	-	-	313 941	-1.3	269 073	8.0
Depreciation - Dépréciation	-	-	30 401	4.5	33 342	-3.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	-	-	993 778	1.3	832 249	4.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-	-	46 237	97.6	50 491	9.9
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	17 099	427.0	626	-42.2
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	2 290	0.6	743	-73.2
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	-	-	10 679	19.8	14 486	-14.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	-	-	3 207	689.1	(9 177)	31.4
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	12 853	...	(23 091)	7.1
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	59 090	205.2	27 399	12.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	37 298	459.7	17 615	22.5
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-	-	21 793	71.7	9 784	-2.3

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, 1997 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1997 - suite

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	53 960	7.3	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	45 947	19.4	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	8 013	-32.1	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	34 575	-3.2	34 972	8.4	524 395	48.9
- Passengers - Passagers	32 713	-2.1	28 705	8.1	480 380	53.8
- Goods - Marchandises	1 862	-19.3	6 268	10.0	44 015	10.1
Other flying services - Autres services aériens	7 757	7.3	1 090	-0.6	3 975	-24.1
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 207	-53.4	3 666	-4.9	13 714	81.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	97 499	1.8	39 728	6.8	542 084	48.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	6 770	27.4	2 945	6.2	2 604	-6.6
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	35 154	-6.5	20 570	5.0	188 784	27.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	20 754	-1.8	8 072	16.1	94 930	26.4
General services and administration - Services généraux et administration	24 002	11.0	6 912	13.5	207 875	68.3
Depreciation - Dépréciation	6 474	-15.2	1 746	34.5	16 391	2.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	93 154	-0.2	40 246	9.7	510 585	39.6
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	4 346	75.9	(519)	...	31 499	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	382	...	552	-42.3	815	116.0
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	101	...	20	-1.3	732	91.8
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	3 270	27.0	520	34.1	8 610	-8.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	186	-97.0	194	-24.3	235	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(1 699)	...	274	-78.5	(8 072)	-50.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	2 647	-57.3	(245)	...	23 427	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	525	-35.2	62	-61.7	10 740	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	2 121	-60.6	(307)	...	12 687	...

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, 1997 - Concluded

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1997 - fin

	British Columbia ⁴		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique ⁴				Territoires du Nord-Ouest	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	197 447	-8.0	x	...	24 425	-45.1
- Passengers - Passagers	191 085	-7.1	x	...	17 248	-50.7
- Goods - Marchandises	6 362	-27.6	x	...	7 177	-24.6
Charter services - Services d'affrètement	350 187	4.0	11 459	12.3	52 926	-13.5
- Passengers - Passagers	255 477	19.5	7 627	-1.9	26 586	-14.0
- Goods - Marchandises	94 710	-23.1	3 832	-24.8	26 341	-13.1
Other flying services - Autres services aériens	37 222	665.0	1 373	...	5 333	-19.9
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	26 039	74.2	421	85.7	756	-14.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	610 896	6.9	13 254	1.2	83 441	-26.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	41 362	54.6	796	-4.8	2 235	-26.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	227 723	3.9	6 255	-9.7	37 936	-20.1
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	158 071	14.7	3 283	8.6	15 754	-25.7
General services and administration - Services généraux et administration	141 331	-0.6	2 676	34.8	17 600	-43.0
Depreciation - Dépréciation	28 737	17.7	584	48.6	2 191	-21.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	597 223	8.6	13 594	3.2	75 716	-28.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	13 672	-35.1	(341)	406.7	7 725	-2.6
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	4 542	181.8	-	-	169	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	557	-41.9	1	...	19	-86.3
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	28 229	3.0	-	-	3 554	-63.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(1 272)	...	(8)	...	8 564	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(21 771)	0.2	(8)	...	3 968	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(8 099)	...	(348)	418.3	11 693	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	8 297	...	(25)	...	671	-2.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(16 396)	...	(324)	381.5	11 022	...

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, 1997

Tableau 3.6
Recettes-passagers et recettes-marchandises par
secteur, par province et territoire - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV, 1997

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1996	1997	Change Variation	1996	1997	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur						
Newfoundland - Terre-Neuve	189 410	218 454	15.3	28 453	22 733	-20.1
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	15 521	13 765	-11.3	3 296	3 263	-1.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	152 212	153 880	1.1	22 924	24 196	5.6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	72 875	70 994	-2.6	10 614	12 281	15.7
Quebec - Québec	1 056 800	1 137 611	7.6	74 872	94 686	26.5
Ontario	2 177 351	2 395 925	10.0	172 219	204 031	18.5
Manitoba	288 969	308 512	6.8	34 184	33 290	-2.6
Saskatchewan	107 135	128 887	20.3	21 674	23 492	8.4
Alberta	847 673	1 043 811	23.1	83 270	79 821	-4.1
British Columbia - Colombie-Britannique	1 029 555	1 155 926	12.3	147 612	116 516	-21.1
Yukon	21 253	30 550	43.7	3 749	4 055	8.2
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	138 950	129 558	-6.8	52 403	42 432	-19.0
Total	6 097 705	6 787 872	11.3	655 271	660 799	0.8
International	2 507 064	2 665 334	6.3	350 461	357 301	2.0
Total	8 604 769	9 453 206	9.9	1 005 732	1 018 100	1.2

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, 1997

Tableau 3.7
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1997

	1996	1997	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	2 272 463	2 775 315	22.1
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	967 020	899 102	-7.0
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	7 200 950	7 476 759	3.8
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	2 288 885	2 546 334	11.2
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	267 544	233 511	-12.7
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	77 237	75 695	-2.0
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	347 083	368 732	6.2
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	197 000	149 738	-24.0
Deferred charges - Frais reportés	1 280 680	1 704 391	33.1
Total assets - Total de l'actif	9 772 618	10 686 043	9.3
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	2 431 061	2 740 998	12.7
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	164 232	191 314	16.5
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	3 724 350	3 598 995	-3.4
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	135 907	181 367	33.4
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	217 798	240 276	10.3
Other deferred credits - Autres crédits reportés	320 007	452 417	41.4
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	43 032	34 000	-21.0
Other provisions - Autres provisions	935 445	935 250	--
Total liabilities - Total du passif	7 971 831	8 374 616	5.1
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	212	197	-7.1
Capital stock - Capital-actions	2 161 335	2 202 276	1.9
Other paid-in capital - Autre capital versé	214 388	204 032	-4.8
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(579 118)	(101 125)	-82.5
Reserves - Réserves	4 181	6 244	49.3
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 796 206	2 309 744	28.6
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	x	x	...
Balance year-end² - Solde à la fin de l'année²	x	x	...
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	9 772 618	10 686 043	9.3

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

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

Table 3.8
Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA,
1997

Tableau 3.8
Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,
1997

	Total	Change	Air Canada	Change	Canadian	Change
	\$'000	Variation	\$'000	Variation	\$'000	Variation
		%		%		%
Assets - Actif						
Current assets - Actif à court terme	1 845 202	24.1	1 247 017	24.7	598 185	22.8
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	734 838	-10.6	637 619	-11.9	97 219	-0.5
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 919 560	1.8	2 792 506	2.5	1 127 054	--
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 191 272	13.8	911 107	8.8	280 165	33.6
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 292 287	8.3	1 219 379	8.2	72 908	10.7
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	759 430	7.1	719 224	6.6	40 206	16.2
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	73 394	-13.8	-	-	73 394	-13.8
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	31 204	22.9	-	-	31 204	22.9
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipement 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 équipement hors exploitation	-	-100.0	-	-100.0	-	-
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	-	-100.0	-	-100.0	-	-
Deferred charges - Frais reportés	1 632 805	33.2	1 435 397	36.4	197 408	13.5
Total assets - Total de l'actif	7 516 181	9.1	5 701 588	11.3	1 814 593	2.7
Liabilities and capital - Passif et capital						
Current liabilities - Passif à court terme	1 826 254	13.6	1 083 404	1.4	742 850	37.7
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	-	-	-	-	-
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	2 546 478	-6.3	1 870 992	1.2	675 486	-22.3
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	70 529	-11.1	-	-	70 529	-11.1
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	-	-	-	-	-	-
Other deferred credits - Autres crédits reportés	437 258	44.7	380 940	31.7	56 318	336.3
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	-	-	-	-	-	-
Other provisions - Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	-
Total liabilities - Total du passif	5 811 961	3.1	4 266 778	3.1	1 545 183	3.0
Shareholders equity - Avoir des actionnaires						
Capital stock - Capital-actions	1 776 110	2.3	1 264 329	1.8	511 781	3.6
Other paid-in capital - Autre capital versé	197 781	--	-	-	197 781	--
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(269 671)	-60.5	170 481	...	(440 152)	3.4
Reserves - Réserves	-	-	-	-	-	-
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 704 220	36.2	1 434 810	45.7	269 410	1.2
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	7 516 181	9.1	5 701 588	11.3	1 814 593	2.7

Table 3.9
Balance Sheet - Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1997

Tableau 3.9
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1997

	1996	1997	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	236 325	263 269	11.4
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	37 728	31 600	-16.2
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	430 445	442 447	2.8
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	81 168	89 338	10.1
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	18 066	11 792	-34.7
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	7 064	1 781	-74.8
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	118 506	130 505	10.1
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	30 794	36 563	18.7
Deferred charges - Frais reportés	33 458	37 760	12.9
Total assets - Total de l'actif	755 502	789 691	4.5
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	161 244	187 950	16.6
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	10 629	15 638	47.1
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	314 421	308 091	-2.0
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	4 780	4 433	-7.3
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	73 636	80 833	9.8
Other deferred credits - Autres crédits reportés	7 811	5 521	-29.3
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	3 798	3 696	-2.7
Other provisions - Autres provisions	1 897	2 652	39.8
Total liabilities - Total du passif	578 216	608 813	5.3
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	42	41	-2.4
Capital stock - Capital-actions	97 559	91 333	-6.4
Other paid-in capital - Autre capital versé	5 917	3 559	-39.9
Retained earnings - Bénéfices non répartis	74 251	83 683	12.7
Reserves - Réserves	(440)	2 304	...
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	177 286	180 878	2.0
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	755 502	789 691	4.5

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, 1997

Tableau 3.10
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1997

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	27	-	2	-	25	-
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	613 843	2.8	428 047	2.8	185 796	2.6
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 470 575	4.8	1 051 196	5.5	419 379	3.2
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	323 891	23.1	224 443	28.2	99 448	12.9
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	39 571	-16.6	16 440	-7.1	23 131	-22.3
Aircraft rental - Location d'aéronefs	890 002	16.6	622 971	12.4	267 031	27.6
Other expenses - Autres dépenses	71 920	-14.6	11 187	63.7	60 732	-21.5
Total	3 409 802	8.0	2 354 284	8.7	1 055 518	6.4
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien- Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	227 738	-0.4	142 309	-1.2	85 429	0.8
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	271 761	3.2	136 817	15.6	134 944	-6.9
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	264 344	44.6	165 677	53.2	98 668	32.0
Other expenses - Autres dépenses	213 355	18.0	190 996	18.3	22 359	15.4
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	142 168	16.7	-	-	142 168	16.7
Total	1 119 367	14.5	635 799	19.5	483 568	8.5
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	446 712	6.7	344 264	7.1	102 448	5.3
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	421 475	6.3	341 670	6.5	79 805	5.2
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	20 259	-12.8	17 363	-12.2	2 897	-16.4
Other expenses - Autres dépenses	116 887	12.0	90 381	3.5	26 505	55.3
Total	1 005 333	6.6	793 679	5.9	211 654	9.3
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol	46 128	-13.0	193 227	-8.4	52 901	-26.2
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol	97 015²	-1.8	43 648²	8.1	53 367	-8.7
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	5 877 645	7.6	4 020 637	8.7	1 857 008	5.4

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, 1997

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1997

	Air Canada			Canadian		
	1996	1997	Change	1996	1997	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	260 771	274 849	5.4	155 475	153 197	-1.5
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	548 954	643 628	17.2	447 452	407 567	-8.9
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	120 933	144 034	19.1	54 091	80 409	48.7
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	9 679	8 650	-10.6	8 013	7 790	-2.8
Aircraft rental - Location d'aéronefs	286 702	365 630	27.5	267 630	257 341	-3.8
Other expenses - Autres dépenses	5 723	8 875	55.1	1 109	2 313	108.5
Total	1 232 762	1 445 666	17.3	933 771	908 617	-2.7
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	66 446	69 715	4.9	77 586	72 594	-6.4
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	67 840	95 183	40.3	50 530	41 635	-17.6
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	57 451	78 597	36.8	50 684	87 079	71.8
Other expenses - Autres dépenses	159 418	176 285	10.6	2 091	14 712	603.5
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	-	-	-	-	-	-
Total	351 156	419 779	19.5	180 890	216 020	19.4
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	194 346	225 156	15.9	126 959	119 108	-6.2
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	170 638	199 387	16.8	150 099	142 283	-5.2
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	10 082	9 063	-10.1	9 699	8 300	-14.4
Other expenses - Autres dépenses	40 856	39 964	-2.2	46 437	50 417	8.6
Total	415 922	473 571	13.9	333 193	320 108	-3.9
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol						
	130 771	119 077	-8.9	80 261	74 150	-7.6
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol						
	.. ¹	.. ¹	...	40 368	43 648	8.1
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	2 130 612	2 458 093	15.4	1 568 485	1 562 544	-0.4

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, 1997
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, 1997

		1996	1997	Change Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
<u>Levels I-III - Niveaux I-III</u>				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	6 478	6 757	4.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	533 404	552 176	3.5
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	8 593	9 217	7.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	327 057	343 317	5.0
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 523	3 584	1.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	179 928	179 534	-0.2
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	8 973	8 795	-2.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	410 319	410 056	-0.1
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	15 251	15 631	2.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	601 813	640 028	6.3
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 186	4 549	8.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	193 816	202 109	4.3
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	47 005	48 535	3.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	2 246 337	2 327 220	3.6
<u>Level IV - Niveau IV</u>				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 537	4 361	-3.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	198 265	187 537	-5.4
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
<u>Levels I-III - Niveaux I-III</u>				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	5 011 850	5 224 812	4.2
Cost - Coût	\$ '000	1 448 436	1 524 499	5.3
Gasoline - Essence	L '000	23 163	22 698	-2.0
Cost - Coût	\$ '000	13 770	13 420	-2.5
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	424	445	5.0
Cost - Coût	\$ '000	2 726	2 959	8.5
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	174	172	-1.2
Cost - Coût	\$ '000	397	382	-3.7
<u>Level IV - Niveau IV</u>				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	236 676	197 252	-16.7
Cost - Coût	\$ '000	91 741	86 021	-6.2

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level IA, 1997

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1997

		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	2 888	5.7	1 751	12.5	1 137	-3.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	341 952	2.9	212 888	13.8	129 063	-11.1
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 480	7.2	3 919	14.1	2 561	-1.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	255 828	5.1	147 476	14.3	108 352	-5.2
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 636	10.7	218	15.1	1 418	10.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	99 453	-1.6	33 617	18.0	65 836	-9.3
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 061	-2.9	3 489	-2.6	2 573	-3.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	295 316	-1.2	187 867	1.2	107 449	-5.1
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 410	2.9	9 065	4.6	4 345	-0.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	570 712	6.9	396 446	10.5	174 266	-0.4
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 143	7.1	2 775	14.1	1 368	-4.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	188 303	2.4	137 486	11.1	50 817	-15.3
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	34 617	3.7	21 215	6.8	13 402	-0.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 751 564	3.4	1 115 780	10.2	635 784	-6.6
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 755 740	5.2	2 235 818	9.6	1 519 922	-0.8
Cost - Coût	\$ '000	1 050 402	5.4	646 064	17.4	404 338	-9.5
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	334	10.7	217	24.0	116	-7.9
Cost - Coût	\$ '000	2 155	16.1	1 379	32.1	776	-4.4
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,
1997

Tableau 4.3
Traitements et salaires par secteur, par province et
territoire - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1997

	1996	1997	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	48 623	52 765	8.5
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	10 366	11 478	10.7
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	63 501	61 950	-2.4
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	11 603	13 178	13.6
Quebec - Québec	485 088	501 085	3.3
Ontario	681 519	727 491	6.7
Manitoba	122 346	118 891	-2.8
Saskatchewan	23 679	24 509	3.5
Alberta	231 091	229 669	-0.6
British Columbia - Colombie Britannique	536 665	551 254	2.7
Yukon	5 680	3 735	-34.2
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	49 919	52 291	4.8
Total	2 270 082	2 348 297	3.4
International	174 520	165 552	-5.1
Total	2 444 602	2 513 849	2.8

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, 1997
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, 1997

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs kg	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Fixed wing aircraft - Aéronef à voiture fixe						
Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	44	22.2	29	7.4	15	66.7
(68 040 - 158 757)	162	13.3	102	18.6	55	3.8
(34 020 - 68 039)	97	-7.6	72	-7.7	18	12.5
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	117	14.7	26	8.3	32	60.0
Total jet - Total à réaction	420	8.8	229	6.5	120	22.4
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	171	-	-	-	153	1.3
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	358	4.1	-	-	74	19.4
Total turboprop - Total turbopropulseurs	529	2.7	-	-	227	6.6
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	58	-21.6	-	-	7	-12.5
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	624	-6.6	-	-	52	-14.8
Total piston - Total à pistons	682	-8.1	-	-	59	-14.5
Total	1 631	-0.7	229	6.5	406	6.8
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	162	5.2	-	-	5	-
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	564	-0.5	-	-	15	87.5
Total	726	0.7	-	-	20	53.8
Total fleet - Total de la flotte	2 357	-0.3	229	6.5	426	8.4
			III		IV	
			1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Fixed wing aircraft - Aéronef à voiture fixe						
Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	-	-	-	-	-	-
(68 040 - 158 757)	-	-100.0	5	400.0		
(34 020 - 68 039)	7	75.0	-	-100.0		
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	17	-5.6	42	5.0		
Total jet - Total à réaction						
Turboprop - Turbopropulseurs	24	-4.0	47	-2.1		
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	12	-25.0	6	50.0		
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	198	-0.5	86	3.6		
Total turboprop - Total turbopropulseurs						
Piston - À pistons	210	-2.3	92	5.7		
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	29	-12.1	22	-33.3		
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	350	-5.4	222	-6.3		
Total piston - Total à pistons	379	-6.0	244	-9.6		
Total	613	-4.7	383	-5.4		
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	2	100.0	155	4.7		
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	1	-	548	-1.8		
Total	3	50.0	703	-0.4		
Total fleet - Total de la flotte	616	-4.5	1 086	-2.3		

Table 5.2
Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air
Carriers, Level IA, 1997

Tableau 5.2
Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1997

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian	
			1996	1997	1996	1997	1996	1997
kg					No.-	Nbre		
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Airbus	A340	2	7	2	7	-	-
	Boeing	747	13	13	9	9	4	4
	Lockheed	Tristar	2	-	2	-	-	-
G (68 040 - 158 757)	McDonnell-Douglas	DC10	10	9	-	-	10	9
	Airbus	A310	-	17	-	17	-	-
	Airbus	A320	46	45	34	33	12	12
F (34 020 - 68 039)	Boeing	767	40	40	29	29	11	11
	Boeing	737	43	43	-	-	43	43
E (15 877 - 34 019)	McDonnell-Douglas	DC9	35	29	35	29	-	-
	Canadair	CARJ	24	26	24	26	-	-
Total			215	229	135	150	80	79

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1997, 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) rose by 6.4% to a record 162.1, up from the 1996 level of 152.4. The economy fare index¹ rose 9.2% to a record 211.6. Except for 1992, the economy fare index has increased every year since 1983. In 1997, the discount fare index rose 4.4% to 130.3, which was still below the 1994 record of 138.6.

In the southern sector, when compared to 1996, the all-fare index rose by 6.0%, to a record 162.0, while it increased in the northern sector by 12.6% to a record 164.0. The discount fare index rose by 4.0% in the southern sector, while it jumped 15.5% in the northern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 9.4%, close to the increase of 9.2% posted in the southern zone.

In international markets in 1997, the all-fare index rose by 9.9% to a record level of 128.1, after two consecutive annual declines. The international economy fare index increased by 19.7% to a record 216.2, while the international discount fare index rose by 8.5%, from 105.5 to 114.5.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1997, a record 83.2% 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 3.6 percentage points from the previous record level of 79.6% reported in 1996. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of domestic discount travel was a record 83.5%, up 2.3 points from the previous record of 81.2% set in 1996.

As shown in Tables 6.3 and 6.4, the proportion of discount passengers were very different between the southern and northern domestic sectors. In the southern sector, discount passengers amounted to 84.0% of the traffic in 1997, up 3.4 points from 80.6% in 1996. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern

Partie II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1997, 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 augmenté de 6,4% par rapport au niveau de 152,4 obtenu en 1996, pour s'établir à 162,1, soit un niveau record. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 9,2% pour s'établir à 211,6, soit un niveau record. Depuis 1983, l'indice des tarifs économiques a connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992. En 1997, l'indice des tarifs réduits a progressé de 4,4% pour s'établir à 130,3, ce qui est encore au-dessous du niveau record de 138,6 enregistré en 1994.

Dans le secteur sud, par rapport à 1996, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a progressé de 6,0% pour s'établir à 162,0, soit un niveau record, alors que dans le secteur nord, il a augmenté de 12,6% pour atteindre 164,0, soit un niveau record. L'indice des tarifs réduits s'est accru de 4,0% dans le secteur sud, alors qu'il a grimpé de 15,5% dans le secteur nord. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 9,4%, soit une hausse similaire à celle de 9,2% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux en 1997, suite à deux baisses annuelles consécutives, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a progressé de 9,9% pour s'établir à un niveau de 128,1, soit un sommet. L'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a augmenté de 19,7% pour atteindre un niveau record de 216,2, alors que l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a connu une hausse de 8,5%, celui-ci passant de 105,5 à 114,5.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1997, 83,2% 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 3,6 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 79,6% observé en 1996. 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 83,5%, soit une progression de 2,3 points de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 81,2% obtenu en 1996.

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 sont très différentes. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 84,0% du trafic en 1997, soit une hausse de 3,4 points par rapport à 80,6% en 1996. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant

¹ *Includes business fares. - Comprend la classe affaires.*

services increased by 2.1 percentage points (81.8% to 83.9%) during this period.

In contrast, for northern services, only 66.4% of passenger traffic (representing 69.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. These proportions have, however, been increasing steadily for many years, and in 1997 had reached the southern sector levels for 1994.

It should be noted that 95.7% of all domestic passengers and 96.5% of passengers who used discount fares were travelling in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 97.3% and 97.8%, 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 reversed in 1997. In the southern domestic sector, 83.2% of passengers on long-haul services travelled on discounts, as compared to 84.7% of passengers travelling on short-haul services.

A record proportion of passengers using discount fares in the domestic sector was recorded in 1997, at the same time as average air fares began to increase again, following two years of decline. This coincided with the discontinuation of domestic scheduled discount services by two companies, VistaJet and Greyhound Air, both in September.

International Sector

In 1997, the international sector reported a greater utilization of discount fares than the domestic sector. A record level of 89.4% (nine out of every ten) of international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 3.2 percentage points from the previous record of 86.2% in 1996. In terms of international passenger-kilometres, 91.2% were discount, up 1.0 point from the previous record level of 90.2% in 1996.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1997, only 5.3% of international passengers paid for a full fare economy class ticket (little less than half of the 11.9% of economy fare passengers on domestic routes).

Provincial Synopsis

In 1997, 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 83.2%. The percentages varied from 75.6% for Manitoba to 86.7% for Newfoundland (see Table 6.5).

The increase in the use of discount fares in the domestic sector in 1997 was widespread among the provinces, eight of them posting increases². The largest increases were 7.7 percentage points in Saskatchewan, and 7.0 percentage points in British Columbia.

des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 2,1 points de pourcentage (81,8% à 83,9%) au cours de cette période.

Par comparaison, dans le secteur nord, seulement 66,4% du trafic de passagers (représentant 69,2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits. Ces proportions ont, cependant, augmenté d'une façon soutenue pour plusieurs années et en 1997, elles ont atteint des niveaux comparables à ceux du secteur sud en 1994.

Il convient de noter que 95,7% de tous les passagers des vols intérieurs et 96,5% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 97,3% et 97,8% 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 été renversé en 1997. Dans le secteur intérieur du sud pour les services long-courriers, 83,2% des passagers ont profité de tarifs réduits alors que pour les vols court-courriers, ce pourcentage s'établissait à 84,7%.

En 1997, une proportion inégalée de passagers des vols intérieurs ont profité d'un tarif réduit, soit au même moment où les tarifs aériens moyens ont commencé à augmenter après deux années de recul. Cette hausse des tarifs a coïncidé avec la discontinuité des services réguliers intérieurs à rabais par deux compagnies aériennes, VistaJet et Greyhound Air, en septembre.

Secteur international

En 1997, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau record de 89,4% des passagers des vols internationaux réguliers (neuf passagers sur dix) ont voyagé à tarifs réduits, soit une hausse de 3,2 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 86,2% en 1996. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 91,2%, soit une hausse de 1,0 point par rapport au pourcentage record de 90,2% enregistré en 1996.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1997, seulement 5,3% des passagers internationaux ont payé le plein tarif de la classe économique, soit un peu moins de la moitié des 11,9% des passagers intérieurs.

Sommaire provincial

En 1997, 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 83,2%. À cet égard, les pourcentages ont varié entre 75,6% au Manitoba et 86,7% à Terre-Neuve (voir tableau 6.5).

En 1997, 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 en Saskatchewan (7,7 points de pourcentage) et en Colombie-Britannique (7,0 points de pourcentage).

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.

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 1997 increased in nine of the ten selected Canadian cities³. The increases ranged from 0.3 percentage points in Toronto to 13.3 percentage points in Saskatoon.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten selected cities of enplanement posted increases in the proportion of discount fares, with gains ranging from 0.3 percentage points in Winnipeg to 3.3 percentage points in Ottawa. In all the selected cities, except Winnipeg, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 80%: Vancouver (86.5%) ranked first, followed by Edmonton (86.0%) and Saskatoon (85.6%).

Ottawa had the highest proportion of domestic short-haul business class passengers (5.5%). For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (7.1% and 6.2%, respectively). Eight of the ten cities showed decreasing proportions of business class travellers.

Average Fares

In 1997, the average air fare (all types, coupon origin-destination basis) paid by passengers on domestic city-pairs was \$182.10, up 2.9% from the 1996 level of \$177.00, but still 8.8% below the record level of \$199.70 in 1994. The average fare for all international city-pairs was \$358.70 (see Table 6.2), an increase of 6.1% from the 1996 average of \$338.00, but remained 6.1% below the record level of \$382.20 posted in 1994.

At the city level, the average domestic air fare ranged between a low of \$152.20 in Saskatoon, to a high of \$210.40 in Toronto. The average domestic air fare of \$182.10 was also exceeded in Halifax (\$196.40), Winnipeg (\$191.00) and Vancouver (\$185.00). The average domestic air fare increased in seven of the ten selected cities with increases ranging from 0.9% in Vancouver to 6.0% in Edmonton.

In 1997, business class fares increased in all of the ten selected cities³ for both short-haul services and long-haul services (see Table 6.7). Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips was paid by the passengers who enplaned in Montréal, \$977.90 on average. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$333.80).

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 1997 a subi une augmentation dans neuf des dix villes canadiennes choisies³. Les hausses variaient entre 0,3 point de pourcentage à Toronto et 13,3 points de pourcentage à Saskatoon.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement ont enregistré des gains au titre des passagers voyageant à prix réduit. Les hausses ont oscillé entre 0,3 point de pourcentage à Winnipeg et 3,3 points de pourcentage à Ottawa. Sauf pour Winnipeg, la proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 80,0% dans toutes les villes choisies: Vancouver (86,5%) s'est classée au premier rang, suivie d'Edmonton (86,0%) et de Saskatoon (85,6%).

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 (5,5%). Pour les services de la classe affaires sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (7,1% et 6,2% respectivement). Huit des dix villes ont enregistré des baisses dans la proportion des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1997, 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 182,10\$. Ce montant représente une hausse de 2,9% par rapport au tarif moyen de 177,00\$ observé en 1996, mais il demeure inférieur de 8,8% par rapport au niveau record de 199,70\$ observé en 1994. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 358,70\$ (voir tableau 6.2), soit une hausse de 6,1% par rapport au niveau de 338,00\$ observé en 1996. Ce montant demeurerait toutefois 6,1% au-dessous du niveau record de 382,20\$ enregistré en 1994.

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 152,20\$ à Saskatoon et 210,40\$ à Toronto. Ce tarif a également dépassé le niveau moyen national de 182,10\$ à Halifax (196,40\$), Winnipeg (191,00\$) et Vancouver (185,00\$). Le tarif moyen a progressé dans sept des dix villes choisies, les hausses oscillant entre 0,9% à Montréal et 6,0% à Edmonton.

En 1997, les tarifs de la classe affaires ont augmenté pour les dix villes choisies³, pour les voyages court-courriers et les voyages long-courriers (voir tableau 6.7). 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 (977,90\$). Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (333,80\$).

³ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996 and 1997. - En 1996 et 1997, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I.

Economy class fares also increased in all cities on short-haul³ and on long-haul routes. Winnipeg was the highest at \$306.40 for short-haul trips, while Montréal was the highest for long-haul trips, at \$693.70.

Average discount fares fell in only two cities³ for short-haul trips. The largest decrease was in Ottawa (3.4%); the largest increase was in Edmonton (30.8%). The highest average discount fare for short-haul trips was in Montréal (\$143.60). For long-haul trips, average discount fares rose in all of the ten selected cities. Edmonton (6.9%) posted the largest increase. The highest average fare was in Montréal (\$214.60).

Yields from a Hub Perspective

In 1997, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose sharply compared to 1996 in the category *small-small* (see Table 6.8). The yield in this category increased by 67.4%, the largest increase ever recorded for any hub category.

The highest average yield for a specific fare category was 49.1 cents per passenger-kilometre for economy class fares in the hub category *medium-small*, which was an increase of 18.3% relative to last year for the same category. The highest average yield in each fare category is normally found in the combination *small-small*, however the 1997 economy fare is an exception.

The lowest average yield for a specific fare category was 7.6 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category *large-large*, which increased by 2.7% from last year. The lowest yields in each fare class are found in the hub combination *large-large*.

Economy class yields rose in all six hub categories. Business class yields increased in all five hub combinations for which they were significant. Business class data for the *small-small* hub combination was too small to be reliable. Discount yields also increased in all of the hub categories. In the category *small-small*, the 95.5% increase marked a return to levels equivalent to 1994-95 averages.

Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers³, et long-courriers. Winnipeg a enregistré le tarif le plus élevé pour les voyages court-courriers (306,40\$), alors que Montréal a enregistré le tarif le plus élevé pour les voyages long-courriers (693,70\$).

Les tarifs réduits moyens ont régressé dans seulement deux villes³ pour les services court-courriers. La diminution la plus forte a été enregistrée à Ottawa (3,4%); l'augmentation la plus forte, à Edmonton (30,8%). Pour les services court-courriers, Montréal a enregistré le tarif réduit moyen le plus élevé (143,60\$). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont grimpé dans l'ensemble des dix villes choisies. Edmonton (6,9%) a enregistré la hausse la plus forte. Le tarif moyen le plus élevé a été observé à Montréal (214,60\$).

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 hausse dans la catégorie de villes-pivots *petit-petit* en 1997 par rapport à 1996. Le revenu moyen dans cette catégorie a progressé de 67,4%, soit la plus forte augmentation jamais enregistrée pour une catégorie de villes-pivots.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 49,1 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe économique dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*, lequel représente une augmentation de 18,3% par rapport à 1996 pour la même catégorie. Le revenu moyen le plus élevé dans chaque catégorie tarifaire est normalement observé dans la combinaison *petit-petit*, mais le tarif de la classe économique de 1997 représente une exception.

Le revenu moyen le moins élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 7,6 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *grand-grand*; ceci représente une augmentation de 2,7% par rapport à l'année dernière. On observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots *grand-grand*.

Les revenus moyens pour les tarifs de la classe économique ont progressé dans les six catégories de villes-pivots. Les revenus moyens de la classe affaires ont augmenté dans les cinq combinaisons de villes-pivots pour lesquelles ils sont significatifs. Les données relatives à la classe affaires pour la combinaison *petit-petit* sont trop infimes pour être fiables. Les rendements des tarifs réduits ont également augmenté dans toutes les catégories de villes-pivots. L'augmentation de 95,5% dans la combinaison *petit-petit* marque un retour aux niveaux des années 1994-1995.

³ Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1996 and 1997. - En 1996 et 1997, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I.

Table 6.1
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, 1994-1997

Tableau 6.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1994-1997

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	1994	153.0	175.5	138.6
	1995	154.5	182.1	135.4
	1996	152.4	193.7	124.8
	1997	162.1	211.6	130.3
Southern services - Services secteur sud	1994	154.0	176.0	138.9
	1995	155.1	182.5	135.3
	1996	152.9	194.3	124.5
	1997	162.0	212.2	129.5
Northern services - Services secteur nord	1994	137.4	170.0	133.0
	1995	144.2	176.7	139.3
	1996	145.7	186.2	130.8
	1997	164.0	203.7	151.1
International	1994	119.9	155.0	110.6
	1995	118.3	162.1	110.0
	1996	116.6	180.6	105.5
	1997	128.1	216.2	114.5

Table 6.2
Average Fares by Sector and by Fare Type
Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ -
Scheduled Services, 1997

Tableau 6.2
Tarifs moyens selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I¹ - Services réguliers, 1997

Sector Secteur	Total		First Class Première classe		Business Class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
	\$											
Domestic - Intérieur	177.00	182.10	**	**	526.70	573.30	310.50	349.40	135.80	140.60	94.80	91.50
Southern services - Services secteur sud	175.70	180.40	**	**	527.20	574.40	313.50	353.70	135.30	139.40	94.30	89.70
Short-haul - Court-courrier	120.20	124.00	**	**	236.30	260.90	190.60	205.50	103.30	108.50	64.40	59.90
Long-haul - Long-courrier	236.10	244.20	**	**	701.20	783.00	491.40	534.40	169.60	174.90	128.80	115.60
Northern services - Services secteur nord	205.80	218.40	-	-	431.40	461.90	288.00	315.10	153.10	172.50	99.30	113.20
International	338.00	358.70	869.40	947.70	984.00	1164.20	387.00	522.10	302.30	310.90	188.00	213.00
Total	235.20	247.90	--	--	704.00	806.00	327.90	385.50	198.90	206.90	134.10	135.00

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, 1997

Tableau 6.3
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1997

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
	%									
Domestic - Intérieur	--*	--*	4.1	3.9	14.7	11.9	79.6	83.2	1.6	0.9
Southern services - Services secteur sud	--*	--*	4.3	4.1	13.6	11.0	80.6	84.0	1.6	0.9
Short-haul - Court-courrier	--*	**	3.0	3.1	15.4	11.4	79.9	84.7	1.6	0.8
Long-haul - Long-courrier	--*	**	5.6	5.2	11.6	10.6	81.3	83.2	1.5	1.0
Northern services - Services secteur nord	**	-	0.5	0.9	39.3	31.0	56.9	66.4	3.3	1.7
International	0.1	0.1	4.5	4.3	7.6	5.3	86.2	89.4	1.7	0.9
Total	--	--	4.2	4.1	12.1	9.4	82.0	85.5	1.6	0.9

Table 6.4
Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1997

Tableau 6.4
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1997

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
	%									
Domestic - Intérieur	--*	--*	5.6	5.3	11.7	10.3	81.2	83.5	1.5	1.0
Southern services - Services secteur sud	--*	--*	5.8	5.4	11.0	9.8	81.8	83.9	1.4	0.9
Short-haul - Court-courrier	**	**	3.2	3.3	13.9	10.2	81.3	85.7	1.6	0.7
Long-haul - Long-courrier	**	**	6.4	5.9	10.4	9.7	81.9	83.4	1.4	1.0
Northern services - Services secteur nord	**	-	0.8	1.4	33.9	27.6	61.5	69.2	3.8	1.9
International	--	0.1	5.0	5.2	3.2	2.7	90.2	91.2	1.5	0.9
Total	--	--	5.3	5.2	6.3	5.4	86.9	88.4	1.5	0.9

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

Note: For * 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, 1997

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, 1997

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
	%									
Newfoundland -Terre-Neuve	-	-	4.7	4.2	9.2	8.5	85.2	86.7	**	0.6
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Edouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	**	--	4.7	4.3	11.2	10.6	81.2	84.4	2.8*	0.6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec - Québec	**	--	4.3	4.2	10.8	10.3	82.9	84.6	2.0	0.8
Ontario	--*	--	5.5	5.3	10.9	10.1	82.5	83.8	1.2	0.9
Manitoba	**	--	4.0	3.4	20.2	19.0	74.5	75.6	1.4	2.0
Saskatchewan	**	--	2.4	2.0	20.1	13.6	75.7	83.4	1.8	1.0
Alberta	**	--	3.4	3.3	16.5	12.9	78.6	82.8	1.4	1.0
British Columbia ² - Colombie-Britannique ²	**	--	3.1	3.0	18.3	12.6	76.6	83.6	2.1	0.8
Yukon & Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	--*	--	4.1	3.9	14.7	11.9	79.6	83.2	1.6	0.9

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

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, 1997

Tableau 6.6
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe
tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1997

City of enplanement ²	Passengers			Fare type group - Groupe tarifaire									
	Passagers			First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement ²	Passagers			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1996	1997	Change Variation	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
	No. - Nbre (¹ 000)		%					%					
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	1 364	1 374	0.7	**	**	2.2	2.2	14.5	9.7	81.7	87.1	1.6	0.9
Edmonton	454	477	5.1	-	**	1.2	1.1	26.1	19.0	71.6	78.8	1.1	1.1
Halifax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Montréal	1 009	1 062	5.3	**	**	4.9	4.8	8.3	8.3	85.3	86.2	1.5*	0.7*
Ottawa	528	614	16.3	**	**	5.6	5.5	8.1	7.6	85.3	86.1	1.0*	0.7*
Regina	149	157	5.4	-	-	1.8	1.4	24.2	16.9	72.0	80.5	2.0*	**
Saskatoon	148	177	19.6	**	**	1.3	1.2	25.8	13.9	70.7	84.0	2.2	1.0*
Toronto	1 651	1 730	4.8	**	--*	4.8	4.9	7.8	7.7	86.6	86.9	0.8	0.5
Vancouver	1 405	1 424	1.4	**	**	2.1	2.2	20.5	12.7	75.2	84.3	2.2	0.7
Winnipeg	121	131	8.3	-	-	1.7	1.1	36.3	31.4	60.3	66.2	1.7*	1.3*
Total	6 829	7 147	4.7	--*	--*	3.4	3.4	14.3	10.7	80.9	85.1	1.5	0.8
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	737	729	-1.1	**	--*	7.3	7.1	11.3	11.2	80.2	80.8	1.2*	0.9*
Edmonton	634	645	1.7	**	**	3.7	3.7	11.8	9.4	82.9	86.0	1.6	0.9
Halifax	516	493	-4.5	**	**	4.7	4.3	11.2	10.6	81.2	84.4	2.8*	0.6*
Montréal	272	263	-3.3	-	**	5.7	5.7	9.3	8.7	82.8	85.1	2.2*	0.6*
Ottawa	291	268	-7.9	**	-	6.9	6.2	13.4	11.4	78.1	81.4	1.6	1.0*
Regina	92	85	-7.6	-	**	3.8	3.2	12.0	10.6	82.3	85.1	1.9	**
Saskatoon	91	91	0.0	**	**	3.9	3.7	11.9	10.2	83.4	85.6	0.8*	**
Toronto	2 407	2 498	3.8	**	--*	6.1	5.8	12.1	11.1	80.4	82.0	1.3	1.1
Vancouver	1 480	1 482	0.1	**	**	5.8	5.2	8.5	7.5	84.3	86.5	1.4	0.8
Winnipeg	665	662	-0.5	**	**	4.5	3.9	15.9	15.4	78.3	78.6	1.3	2.1
Total	7 185	7 215	0.4	--*	--*	5.7	5.3	11.5	10.5	81.3	83.2	1.5	1.0
Total Domestic - Total Intérieur													
Calgary	2 101	2 103	0.1	**	**	4.0	3.9	13.4	10.2	81.2	84.9	1.5	0.9
Edmonton	1 088	1 123	3.2	**	**	2.7	2.6	17.7	13.5	78.2	82.9	1.4	1.0
Halifax	516	493	-4.5	**	**	4.7	4.3	11.2	10.6	81.2	84.4	2.8	0.6
Montréal	1 281	1 325	3.4	**	**	5.1	4.9	8.5	8.4	84.8	86.0	1.6	0.7
Ottawa	819	882	7.7	**	**	6.1	5.7	10.0	8.8	82.7	84.7	1.2	0.8
Regina	241	242	0.4	-	**	2.5	2.0	19.6	14.7	75.9	82.1	2.0	1.1
Saskatoon	239	268	12.1	**	**	2.3	2.0	20.6	12.6	75.5	84.5	1.6	0.8
Toronto	4 057	4 228	4.2	--*	--	5.6	5.4	10.4	9.7	82.9	84.0	1.1	0.9
Vancouver	2 884	2 906	0.8	**	--	4.0	3.7	14.3	10.0	79.9	85.4	1.8	0.8
Winnipeg	786	793	0.9	**	**	4.1	3.5	19.0	18.0	75.5	76.5	1.4	2.0
Total	14 013	14 363	2.5	--	--	4.5	4.3	12.9	10.6	81.1	84.2	1.5	0.9

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

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, 1997

Tableau 6.7
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour
des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 1997

City of enplanement ²	Fare type group - Groupe tarifaire											
	Total		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Ville d'embarquement ²		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier < 800 km)												
Calgary	103.50	2.6	-	...	284.60	8.5	197.30	2.6	88.70	9.4	60.90	1.0
Edmonton	99.30	13.1	-	...	188.40	19.4	187.70	13.9	77.20	30.8	63.00	16.4
Halifax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Montréal	153.20	3.8	**	...	254.80	6.9	202.00	1.6	143.60	3.6	58.80	-19.7
Ottawa	131.20	-1.5	-	...	234.70	9.8	186.60	2.5	120.00	-3.4	87.90	61.3
Regina	126.20	-1.9	-	...	305.70	8.2	274.60	12.8	92.60	5.4	78.30	14.0
Saskatoon	116.00	-10.6	-	...	291.20	0.6	276.00	14.1	87.60	-0.2	71.30	9.6
Toronto	146.50	2.9	**	...	252.60	9.1	208.30	2.6	135.50	2.1	66.50	5.0
Vancouver	109.50	1.7	**	...	281.10	9.4	204.70	8.3	91.20	9.7	48.20	-9.1
Winnipeg	168.80	3.5	-	...	333.80	13.8	306.40	14.4	102.50	4.0	79.40	-12.3
Total	126.60	2.8	--	...	258.20	8.6	210.80	7.1	111.30	4.5	63.00	3.7
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	222.90	5.9	**	...	820.50	11.3	608.00	6.8	186.90	4.5	119.90	0.8
Edmonton	206.90	4.5	-	...	640.70	4.7	533.20	15.0	153.30	6.9	135.70	16.8
Halifax	196.40	4.4	-	...	493.00	12.0	409.30	11.7	155.10	1.9	106.50	21.4
Montréal	299.10	6.8	-	...	977.90	16.1	693.70	11.4	214.60	4.3	152.00	--
Ottawa	290.60	2.6	-	...	848.80	15.2	671.10	11.1	196.80	2.7	146.00	19.6
Regina	217.70	0.7	-	...	670.00	15.9	520.40	12.0	164.70	0.3	63.40	-60.3
Saskatoon	222.90	4.3	**	...	693.50	18.4	546.30	19.2	164.80	1.7	111.70	-19.5
Toronto	254.70	3.5	**	...	802.70	12.3	542.90	9.5	179.10	2.5	117.10	2.7
Vancouver	257.40	1.0	**	...	905.20	9.0	588.10	3.5	191.20	2.7	132.40	6.3
Winnipeg	195.40	1.9	**	...	552.10	13.5	434.40	6.3	133.70	1.0	90.20	-16.3
Total	246.10	3.3	--	...	788.10	11.6	541.50	8.4	176.00	3.0	116.90	0.8
Total Domestic - Total Intérieur												
Calgary	164.10	4.0	**	...	621.00	9.4	353.00	15.9	121.10	5.3	81.40	5.2
Edmonton	161.10	6.0	-	...	558.40	6.5	326.30	16.4	122.50	10.3	101.30	5.1
Halifax	196.40	4.4	-	...	493.00	12.0	409.30	11.7	155.10	1.9	106.50	21.4
Montréal	182.10	3.7	**	...	419.30	9.5	302.80	1.8	157.50	3.3	75.00	-21.7
Ottawa	179.50	-3.7	-	...	436.30	2.9	377.50	-1.5	142.40	-3.0	109.40	25.7
Regina	158.30	-2.2	-	...	507.20	12.7	337.00	14.1	118.90	-0.5	73.50	-28.0
Saskatoon	152.20	-5.8	**	...	540.90	12.9	349.70	20.8	114.10	-4.0	80.50	3.2
Toronto	210.40	3.2	**	...	598.60	9.8	433.90	6.8	160.60	2.4	105.40	6.2
Vancouver	185.00	0.9	**	...	723.70	5.6	350.50	15.2	142.80	2.8	93.20	14.1
Winnipeg	191.00	1.9	**	...	540.30	14.0	397.60	8.2	129.30	0.8	89.10	-14.8
Total	186.60	2.4	--	...	582.00	8.4	374.90	11.8	143.40	2.7	94.40	5.4

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 6.8
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by
Hub Category and Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1997

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, 1997

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	
	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation	1997	Change 97/96 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large / Grand-grand	10.5	2.9	**	...	31.1	11.5	24.2	1.3	7.6	2.7	4.9	-2.0
Large-Medium / Grand-moyen	15.4	4.1	**	...	36.6	11.9	30.3	4.5	12.4	5.1	6.9	-8.0
Large-Small / Grand-petit	17.4	1.8	**	...	39.6	19.3	38.1	7.9	13.5	8.0	8.8	-28.5
Medium-Medium / Moyen-moyen	15.3	2.0	-	...	39.6	16.1	32.3	11.8	11.6	3.6	7.8	-20.4
Medium-Small / Moyen-petit	23.9	9.6	-	...	48.7	16.5	49.1	18.3	17.2	13.2	14.0	-1.4
Small-Small / Petit-petit	32.3	67.4	-	...	**	...	47.1	7.3	26.2	95.5	**	...

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 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 NAV CANADA
Towered Airports, by Type of Movement, 1997**
**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 NAV CANADA, selon le genre
de mouvement, 1997**

Type of movement ¹	1996	1997	Change
Genre de mouvement ¹			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 756 240	2 803 147	1.7
Transborder - Transfrontalier	419 571	438 816	4.6
International - International	70 065	71 799	2.5
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total Commercial - Total commerciaux	2 669 927	2 744 288	2.8
Private - Privés	455 892	452 031	-0.8
Government - Officiels	120 057	117 443	-2.2
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 979 575	2 047 762	3.4
Visual flights - Vols à vue	1 266 301	1 266 000	0.0
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	1 034 529	1 069 320	3.4
Turboprop - Turbopropulseurs	918 528	893 011	-2.8
Piston - À pistons	1 121 145	1 173 811	4.7
Helicopter - Hélicoptères	159 884	169 777	6.2
Other - Autres	11 790	7 843	-33.5
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 549 055	1 612 172	4.1
5 671 - 136 077 kg	1 574 450	1 576 551	0.1
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	122 371	125 037	2.2
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 245 876	3 313 762	2.1

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2
Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered
Airports, by Class of Operation, 1997

Tableau 7.2
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe
de vol, 1997

Rank 1997	Rank 1996	Airport	Total		Itinerant		Local	
			1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation	1997	Change 1997/1996 Variation
Rang 1997	Rang 1996	Aéroport	'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	395 755	6.3	395 637	6.3	118	7.3
2	2	Vancouver Intl. BC	342 552	3.8	342 552	3.8	-	-
3	3	Calgary Intl. AB	238 940	1.6	224 561	1.5	14 379	3.9
4	6	Boundary Bay BC	208 139	19.5	68 630	12.1	139 509	23.6
5	4	Montréal/Dorval Intl QC	195 043	-3.5	195 043	-3.5	-	-
6	5	Montréal/St- Hubert QC	194 589	5.0	97 124	4.9	97 465	5.2
7	8	Victoria Intl. BC	174 513	9.2	110 558	3.5	63 955	20.7
8	7	Ottawa /Macdonald-Cartier Intl. ON	169 290	3.4	122 546	-1.4	46 744	18.5
9	11	Halifax Intl. NS	167 567	20.5	101 962	4.3	65 605	58.6
10	10	Toronto/Buttonville ON	161 210	7.8	77 092	7.5	84 118	8.0
11	9	Winnipeg Intl MB	155 193	0.1	130 172	3.1	25 021	-13.2
12	14	Abbotsford BC	136 138	11.7	56 769	14.6	79 369	9.7
13	15	Calgary/Springbank AB	128 598	7.9	41 491	13.1	87 107	5.6
14	13	Toronto City Centre ON	126 138	1.2	61 284	-4.7	64 854	7.4
15	12	Québec /Jean Lesage Intl QC	125 285	-5.5	90 824	-12.2	34 461	18.4
16	19	Edmonton Intl. AB	107 362	18.2	103 130	19.5	4 232	-5.3
17	18	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	107 190	17.5	64 950	9.2	42 240	33.0
18	16	London ON	107 135	0.5	60 743	-5.0	46 392	8.7
19	25	Waterloo Regional ON	103 653	29.0	39 093	17.5	64 560	37.1
20	24	Winnipeg/St. Andrews MB	101 029	20.9	25 053	12.7	75 976	23.9
21	21	Hamilton ON	94 085	9.4	49 576	10.0	44 509	8.7
22	28	Langley BC	85 387	14.7	30 212	19.0	55 175	12.5
23	17	Thunder Bay ON	80 905	-19.2	48 315	-5.9	32 590	-33.2
24	23	Pitt Meadows BC	79 684	-5.1	34 132	2.7	45 552	-10.3
25	29	Moncton NB	79 670	8.0	46 550	0.8	33 120	20.1
26	22	Edmonton City Centre AB	78 816	-6.7	69 710	-13.5	9 106	133.9
27	32	St John's NF	75 711	20.9	47 631	11.9	28 080	40.2
28	20	Edmonton/Villeneuve AB	73 891	-15.5	13 510	-6.0	60 381	-17.4
29	36	Kelowna BC	73 779	21.5	49 470	14.6	24 309	38.4
30	26	Chicoutimi/St- Honoré QC	72 194	-7.4	26 497	-13.4	45 697	-3.5
31	27	Oshawa ONT	71 223	-8.4	34 113	-1.2	37 110	-14.2
32	30	Regina SK	69 773	4.5	47 437	-5.0	22 336	32.7
33	34	Vancouver Harbour BC	65 903	7.0	51 338	-3.4	14 565	72.6
34	37	Prince George BC	62 451	7.2	41 062	6.4	21 389	8.8
35	33	Sudbury ON	60 548	-2.7	35 543	2.5	25 005	-9.2
36	38	Windsor ON	56 140	0.3	29 726	4.7	26 414	-4.3
37	31	Yellowknife NT	55 058	-12.4	35 123	-9.5	19 935	-17.2
38	35	Sault Ste. Marie ON	53 726	-12.2	28 757	-6.6	24 969	-17.9
39	41	Gander Intl. NF	53 021	6.3	35 395	-2.5	17 626	29.9
40	39	Montréal/Mirabel Intl QC	50 688	-9.2	47 198	-4.6	3 490	-44.8
41	40	St-Jean QC	50 200	-10.0	32 359	-11.8	17 841	-6.3
42	42	Whitehorse YT	40 197	-5.6	20 595	-8.6	19 602	-2.2
43	43	North Bay ON	35 269	-8.4	20 559	-5.8	14 710	-11.7
44	44	Sept-Iles QC	33 212	-9.5	29 740	-7.4	3 472	-24.6
Total			4 996 850	4.2	3 313 762	2.1	1 683 088	8.7

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES
Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1997

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1996	1997	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	21 089	20 985	-0.5
Helicopters - Hélicoptères	1 643	1 655	0.7
Gliders - Planeurs	592	587	-0.8
Balloons - Aérostats	438	448	2.3
Gyroplanes - Autogires	168	168	-
Airships - Dirigeables	2	2	-
Ultra-light - Ultra-léger	4 070	4 208	3.4
Total	28 002	28 053	0.2

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

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1997
Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1997

	1996	1997	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	25 860	30 365	17.4
Commercial - Professionnel	9 337	10 551	13.0
Airline transport - De ligne	9 392	10 563	12.5
Sub-total - Sous-total	44 589	51 479	15.5
Glider - Planeur	5 648	7 070	25.2
Gyroplane - Autogire	20	21	5.0
Free balloon - Ballon libre	264	339	28.4
Ultra-light Pilot - Pilote d'ultra-léger	2 604	2 846	9.3
Recreational Pilot - Pilote de loisir	276	756	173.9
Total	53 401	62 511	17.1

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. The data on civil aviation in this publication can be broken down according to the North American Industrial Classification System (NAICS) definitions. These can be made available upon request from the Aviation Statistics Centre on a cost recovery basis. 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. Les données sur l'aviation civile paraissant dans cette publication peuvent être ventilées selon les définitions du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Ces données peuvent être offertes sur demande auprès du Centre des statistiques de l'aviation moyennant un recouvrement des coûts. 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.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde 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 1997 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 NAV CANADA air traffic control units at NAV 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 1997 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 NAV 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'emménagement 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 1996 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1996 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1996 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1997 are shown in the following table with comparative 1996 data:

	1996	1997	Change Variation %	
Level IA	2	2	-	Niveau IA
Level IB-II	25	27	8.0	Niveau IB-II
Level III	72	68	-5.6	Niveau III
Level IV	112	107	-4.5	Niveau IV
Total	211	204	-3.3	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1997 are as follows: Level IB-II - 0, Level III - 0 and Level IV - 3.
- d) Estimates for non-response totaled 1.5% in 1997.
- 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 201 carriers in 1997, 117 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 93.4% 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 in the data for both years, 1996 and 1997. Air Canada's data include frequent flyer redemptions for 1997 data only. In this publication (Catalogue No. 51-206-XIB), Air Canada's passenger-kilometres show a 15.6% increase in 1997. In Air Canada's 1997 annual report, they reported an 11% increase in passenger-kilometres. Therefore, part of the increase reported in this publication (Catalogue No. 51-206-XIB) is clearly due to the frequent flyer redemptions, but the majority of the increase in Air Canada's operations would exist even if redemptions were not included in 1997.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1996 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1996 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1996.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1997 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1996 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1997, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau IB-II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 3.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 1,5% en 1997.
- 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 201 transporteurs en 1997, 117 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 93,4% 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 les années 1996 et 1997. Les données pour Air Canada comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points pour l'année 1997 seulement. Dans cette publication (n° 51-206-XIB au catalogue), le nombre de passagers-kilomètres réalisés par Air Canada montre une croissance de 15,6% en 1997. Dans son rapport annuel de 1997, la société Air Canada a déclaré une hausse de 11% au titre des passagers-kilomètres. Par conséquent, une portion de la hausse observée dans cette publication (n° 51-206-XIB au catalogue) s'explique par la présence des vols de grands voyageurs effectués en échange de points. Toutefois, même si ces vols étaient exclus des données en 1997, la plus grande partie de la croissance dans les opérations d'Air Canada existerait.

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 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
Year / Année			
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			
1996		Canada's Top 25 Air passenger Markets (Scheduled and Charter Services) for the Summer of 1996 / Vingt-cinq principaux marchés des voyages aériens au Canada (vols réguliers et d'affrètement) au cours de l'été 1996	1996
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Scheduled Air Carriers), 1996 / Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (transporteurs aériens réguliers), 1996	1996
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

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 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
		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

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 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
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
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			
1996		1996 Civil Aviation Results / Aviation civile - Résultats de 1996	1987-96
		Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fares Indexes / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1985-96

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			
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
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			
1996		Deregulation and the Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-96
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1991-96
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1991-96
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	1984-95
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1984-95

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 / Statistiques des affrètements aériens			
1994		Deregulation and the 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 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
		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 Extérieur du Canada	Titre
		\$	US\$	
50-002-XIB	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	62.00		Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XIB	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	82.00		Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XIB	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Bil.	31.00		Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., Bil.
51-204-XIB	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	32.00		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-204-XPB		43.00	43.00	
51-205-XIB	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-205-XPB		47.00	47.00	
51-206-XIB	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	31.00		Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XIB	Air Charter Statistics. A., Bil.	31.00		Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-207-XPB		41.00	41.00	
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-XIB	Rail In Canada, A., Bil.	39.00		Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
52-216-XPB		52.00	52.00	
53-215-XIB	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	30.00		Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-215-XPB		40.00	40.00	
53-218-XIB	Road Motor Vehicles:Fuel Sales, A., Bil.	21.00		Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XIB	Road Motor Vehicles:Registrations, A., Bil.	21.00		Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XIB	Trucking in Canada, A., Bil.	39.00		Le camionnage au Canada, A., Bil.
53-222-XPB		52.00	52.00	
54-205-XIB	Shipping in Canada, A., Bil.	39.00		Le transport maritime au Canada, A., Bil.
54-205-XPB		52.00	52.00	

All Prices exclude sales tax

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

XIB = Electronic copy
XPB = Paper copy

A Print-on-Demand copy is also available at a different price.

To order a publication please telephone toll free, 1 800 267-6677 or use facsimile number (613) 951-1584 or by Internet www.statcan.ca.

April 1998

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

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

XIB = Copie électronique
XPB = Copie sur papier

Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1 800 267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur (613) 951-1584 ou par Internet www.statcan.ca.

Avril 1998

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.;

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
Aviation Statistics Centre

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0010

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.;

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
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0010