



# Canadian Civil Aviation



# Aviation civile canadienne

1998

1998

## How to obtain more information

Specific 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).

For information on the wide range of data available from Statistics Canada, you can contact us by calling one of our toll-free numbers. You can also contact us by e-mail or by visiting our Web site.

<b>National inquiries line</b>	<b>1 800 263-1136</b>
<b>National telecommunications device for the hearing impaired</b>	<b>1 800 363-7629</b>
<b>Depository Services Program inquiries</b>	<b>1 800 700-1033</b>
<b>Fax line for Depository Services Program</b>	<b>1 800 889-9734</b>
<b>E-mail inquiries</b>	<b>infostats@statcan.ca</b>
<b>Web site</b>	<b>www.statcan.ca</b>

## Ordering and subscription information

This product, Catalogue no. 51-206-XIB, is published (annually/every two years/occasionally/irregularly) in electronic format on the Statistics Canada Internet site at a price of CDN \$31.00. To obtain single issues, visit our Web site at **www.statcan.ca**, and select Products and Services.

This product is also available in print through a Print-on-Demand service, at a price of CDN \$56.00. The following additional shipping charges apply for delivery outside Canada:

	<b>Single issue</b>
<b>United States</b>	CDN \$ 6.00
<b>Other countries</b>	CDN \$ 10.00

All prices exclude sales taxes.

The printed version can be ordered by

- Phone (Canada and United States) **1 800 267-6677**
- Fax (Canada and United States) **1 877 287-4369**
- E-mail **order@statcan.ca**
- Mail  
Statistics Canada  
Dissemination Division  
Circulation Management  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario K1A 0T6
- And, in person at the Statistics Canada Regional Centre nearest you.

When notifying us of a change in your 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 Statistics Canada toll free at 1 800 263-1136.

## 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).

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

<b>Service national de renseignements</b>	<b>1 800 263-1136</b>
<b>Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants</b>	<b>1 800 363-7629</b>
<b>Renseignements concernant le Programme des bibliothèques de dépôt</b>	<b>1 800 700-1033</b>
<b>Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt</b>	<b>1 800 889-9734</b>
<b>Renseignements par courriel</b>	<b>infostats@statcan.ca</b>
<b>Site Web</b>	<b>www.statcan.ca</b>

## Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 51-206-XIB au catalogue est publié (annuellement/à tous les deux ans/occasionnellement/irrégulièrement) sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada et est offert au prix de 31 \$ CA. Les utilisateurs peuvent obtenir des exemplaires à **www.statcan.ca**, sous la rubrique Produits et services.

Ce produit est aussi disponible en version imprimée par l'entremise du service d'Impression sur demande, au prix de 56 \$ CA. Les frais de livraison supplémentaires suivants s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada :

	<b>Exemplaire</b>
<b>États-Unis</b>	6 \$ CA
<b>Autres pays</b>	10 \$ CA

Les prix ne comprennent pas les taxes de ventes.

La version imprimée peut être commandée par

- Téléphone (Canada et États-Unis) **1 800 267-6677**
- Télécopieur (Canada et États-Unis) **1 877 287-4369**
- Courriel **order@statcan.ca**
- Poste  
Statistique Canada  
Division de la diffusion  
Gestion de la circulation  
120, avenue Parkdale  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6
- En personne au bureau régional de Statistique Canada le plus près de votre localité.

Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresse.

## Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, 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 Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136.



Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# **Canadian Civil Aviation**

**1998**

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

# **Aviation civile canadienne**

**1998**

Published by authority of the Minister responsible for  
Statistics Canada

© Minister of Industry, 2000

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.

June 2000

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

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de  
Statistique Canada

© Ministre de l'industrie, 2000

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.

Juin 2000

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

Périodicité: annuelle

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 co-operation and goodwill.*

---

## **Note de reconnaissance**

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

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

..	figures not available.
...	figures not appropriate or not applicable.
-	nil or zero.
--	amount too small to be expressed.
p	preliminary figures.
r	revised figures.
x	confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

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

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

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of Tricia Trépanier, Director, Transportation Division and Andrea Mathieson, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit. Robert Lund is the Statistician and Diane Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which Lisa Di Piétro 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:

Dominic Dicaire	Douglas Ryan
Don Kirkpatrick	Madeleine Saumier
Alain Poirier	

### 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 d'Andrea Mathieson, Chef, Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale. Robert Lund est le statisticien et Diane Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont Lisa Di Piétro 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:

Dominic Dicaire	Douglas Ryan
Don Kirkpatrick	Madeleine Saumier
Alain Poirier	

### 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
<b>SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW</b>	
Table 1.1 Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1997-1998	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
<b>PART I COMMERCIAL AVIATION</b>	
<b>SECTION 2 OPERATING STATISTICS</b>	
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
<b>SECTION 3 FINANCIAL DATA</b>	
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	18
Table 3.7 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19

**Table des matières**

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Aperçu général	xiii
<b>SECTION 1 REVUE DE L'ANNÉE</b>	
Tableau 1.1 Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1997-1998	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
<b>PARTIE I AVIATION COMMERCIALE</b>	
<b>SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION</b>	
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
<b>SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES</b>	
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	18
Tableau 3.7 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19

**Table of Contents****Table des matières**

	Page		Page
Table 3.8	20	Tableau 3.8	20
Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA		Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	
Table 3.9	21	Tableau 3.9	21
Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV		Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	
Table 3.10	22	Tableau 3.10	22
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I and II		Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	
Table 3.11	23	Tableau 3.11	23
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level IA		Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	
<b>SECTION 4</b>		<b>SECTION 4</b>	
<b>EMPLOYMENT AND FUEL DATA</b>		<b>DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT</b>	
Table 4.1	24	Tableau 4.1	24
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV		Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	
Table 4.2	25	Tableau 4.2	25
Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA		Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	
Table 4.3	26	Tableau 4.3	26
Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV		Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	
<b>SECTION 5</b>		<b>SECTION 5</b>	
<b>AIRCRAFT FLEET</b>		<b>FLOTTE D'AÉRONEFS</b>	
Table 5.1	27	Tableau 5.1	27
Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups - Canadian Air Carriers, Levels I-IV		Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	
Table 5.2	28	Tableau 5.2	28
Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level IA		Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	
<b>PART II</b>		<b>PARTIE II</b>	
<b>FARE BASIS</b>		<b>BASE TARIFAIRE</b>	
<b>SECTION 6</b>		<b>SECTION 6</b>	
<b>FARE BASIS DATA</b>		<b>DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Table 6.1	33	Tableau 6.1	33
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1995-1998		Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1995-1998	
Table 6.2	33	Tableau 6.2	33
Average Fares by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services		Tarifs moyens selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	

**Table of Contents****Table des matières**

	Page		Page
Table 6.3	34	Tableau 6.3	34
Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services		Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
Table 6.4	34	Tableau 6.4	34
Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services		Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
Table 6.5	35	Tableau 6.5	35
Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services		Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
Table 6.6	36	Tableau 6.6	36
Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services		Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
Table 6.7	37	Tableau 6.7	37
Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services		Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
Table 6.8	38	Tableau 6.8	38
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services		Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers	
<b>PART III</b>		<b>PARTIE III</b>	
<b>CIVIL AVIATION</b>		<b>AVIATION CIVILE</b>	
<b>SECTION 7</b>		<b>SECTION 7</b>	
<b>AIRCRAFT MOVEMENTS</b>		<b>MOUVEMENTS D'AÉRONEFS</b>	
Table 7.1	39	Tableau 7.1	39
Itinerant Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports, by Type of Movement		Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon le genre de mouvement	
Table 7.2	40	Tableau 7.2	40
Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports, by Class of Operation		Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe de vol	
<b>SECTION 8</b>		<b>SECTION 8</b>	
<b>AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES</b>		<b>AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES</b>	
Table 8.1	41	Tableau 8.1	41
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft		Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	
Table 8.2	41	Tableau 8.2	41
Pilot Licences in Force in Canada		Licences de pilote en vigueur au Canada	

**Table of Contents**

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

**Table des matières**

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



## Highlights

### Operating Statistics

- Canadian air carriers reported 45 million enplaned passengers in 1998, a 3% increase over 1997. Passenger counts have grown for five consecutive years and since 1993 have grown 44%. Thirty one million passengers were reported in 1993. The 1998 levels include frequent flyer redemptions for Air Canada and Canadian Airlines. Air Canada began including these redemptions in the passenger counts in 1997, while Canadian Airlines began in 1995. Total passenger revenue (viewed in constant dollars) rose by 9% in 1998, and has risen by 51% since 1993.
- For the third year in a row, transborder growth led the increases in passenger operations. The transborder sector grew by 7% in 1998, compared to a stagnant performance in the domestic market, and 5% growth in the other international market. 1998 was the second consecutive year in which the number of transborder flights by Canadian carriers exceeded those of U.S. carriers. Canadian Airlines increased its transborder operations greatly in the last two years, from 16,000 to 24,000 flights. However, Air Canada is still the dominant carrier in this market in terms of flights, with 92,000 in 1998. American Airlines ranked second to Air Canada in the number of flights, with 25,000 in 1998. 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 Canadian Airlines and the U.S. carriers typically fly larger aircraft. Since 1994 (the year before the Canada - U.S. Air Services Agreement), the number of transborder flights has increased by 63%. The number of flights by Canadian carriers has increased by 109%, while those by U.S. carriers have increased by 31%.
- Enplaned passengers to other international markets increased by 5% in 1998. This is a slowdown in growth, after increases of 6% last year, and double digit increases in the three years before that. Air Canada performed virtually the same number of flights in 1998 as in 1997, while Canadian Airlines grew by 5%, and the charter carriers grew by 14%.

### Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic loss (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$90 million in 1998. The industry reported a basic income of \$330 million in 1997. Most of the 1990's have been characterized by huge losses. The cumulative basic loss of the industry

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré 45 millions de passagers embarqués en 1998, soit 3 % de plus qu'en 1997. Le nombre de passagers a augmenté pendant cinq années consécutives, et connu une croissance de 44 % depuis 1993. Trente et un millions de passagers ont été déclarés en 1993. Les niveaux de 1998 comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien. Air Canada a commencé à inclure les grands voyageurs dans le nombre de passagers en 1997, alors que les Lignes aériennes Canadien ont commencé en 1995. Le total des recettes au titre des passagers (en dollars constants) a avancé de 9 % en 1998, et de 51 % depuis 1993.
- Pour la troisième année consécutive, le secteur transfrontalier a affiché la plus forte croissance au titre des activités de passagers. Il a connu une expansion de 7 % en 1998, à comparer à un rendement stagnant sur le marché intérieur, et à une croissance de 5 % sur les autres marchés internationaux. L'année 1998 est la deuxième année consécutive où le nombre de vols transfrontaliers des transporteurs canadiens a dépassé celui des transporteurs américains. Les Lignes aériennes Canadien ont augmenté considérablement leurs activités transfrontalières au cours des deux dernières années, leur nombre de vols étant passé de 16 000 à 24 000. Cependant, Air Canada demeure le principal transporteur sur ce marché pour ce qui est du nombre de vols, avec 92 000 en 1998. American Airlines s'est classé deuxième, après Air Canada, avec 25 000 vols en 1998. En nombre de sièges-kilomètres disponibles, la domination d'Air Canada est moins marquée. C'est qu'Air Canada se sert du Regional Jet de Canadair à 50 places, tandis que les Lignes aériennes Canadien et les transporteurs américains utilisent typiquement de plus gros appareils. Depuis 1994 (l'année précédant l'Accord relatif aux services aériens entre le Canada et les États-Unis), le nombre de vols transfrontaliers a augmenté de 63 %. Le nombre de vols des transporteurs canadiens a augmenté de 109 %, et celui des transporteurs américains de 31 %.
- Le nombre de passagers embarqués vers d'autres marchés internationaux s'est accru de 5 % en 1998. C'est un ralentissement de croissance, après des gains de 6 % de l'an dernier et des augmentations dans les deux chiffres au cours des trois années qui ont précédé. Air Canada a réalisé à peu près le même nombre de vols en 1998 qu'en 1997, tandis que les Lignes aériennes Canadien en ont fait 5 % de plus et que les services d'affrètement ont augmenté le leur de 14 %.

### Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens de niveaux I, II et III ont déclaré une perte directe (calculée en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 90 millions de dollars en 1998. L'industrie a réalisé un revenu direct de 330 millions de dollars en 1997. La plupart des années 90 ont été caractérisées par des pertes

in the 1990's is close to \$1.7 billion. The net loss for the Canadian air carriers in 1998 was \$88 million.

- Air Canada reported a decrease of \$443 million in their net performance, dropping from an income of \$427 million in 1997 to a loss of \$16 million in 1998. This deterioration accounted for most of the change in the industry's performance.
- Seasonally adjusted quarterly data for basic income reported by Canadian air carriers shows that the first two quarters of 1998 were incomes, however, the third quarter, when Air Canada's pilot strike occurred, was a loss. Also, the fourth quarter was a loss. (Raw data contains a trend component, an irregular component and a seasonal component. The seasonally adjusted data series shows the data without the seasonal component.)

#### Fare Basis Data

- In 1998, the average one-way fare paid by passengers on domestic scheduled services operated by Level I carriers and four Level II carriers for all domestic city-pairs was \$193, an increase of 6% from the 1997 level of \$182, but still 4% below the record domestic fare of \$200 reported in 1994. The average fare paid by international passengers was \$362, up 1% from the 1997 average of \$359, remaining 5% below the record international fare of \$382 reported in 1994.
- In 1998, a record 88% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 87% used discounted fares, beating the previous year's record level of 83%. For international markets, a record 91% of scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1998 was widespread, with eight provinces posting increased percentages of discount passengers. The largest increase was 5 percentage points in British Columbia.

considérables. La perte directe cumulative de l'industrie dans les années 90 est voisine de 1,7 milliard de dollars. La perte nette pour les transporteurs aériens canadiens en 1998 a été de 88 millions de dollars.

- Air Canada a déclaré une diminution de 443 millions de dollars de ses résultats nets, qui sont passés d'un bénéfice de 427 millions de dollars en 1997 à une perte de 16 millions de dollars en 1998. Cette dégradation explique l'essentiel du changement qui a marqué le rendement de l'industrie.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées sur le revenu direct déclaré par les transporteurs aériens canadiens montrent que des bénéfices ont été dégagés pour les deux premiers trimestres de 1998, alors qu'il y a eu une perte au troisième trimestre, celui de la grève des pilotes d'Air Canada. Il y a eu une perte au quatrième trimestre également. (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.)

#### Données sur la base tarifaire

- En 1998, le tarif moyen simple payé par les passagers pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et par quatre transporteurs de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'est établi à 193 \$, ce qui représente une hausse de 6 % par rapport au tarif moyen de 182 \$ observé en 1997. Il s'agit encore d'un repli de 4 % par rapport au tarif intérieur inégalé de 200 \$ observé en 1994. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 362 \$, soit une hausse de 1 % par rapport au tarif moyen de 359 \$ observé en 1997. Ce montant est toutefois demeuré inférieur de 5 % par rapport au tarif international record de 382 \$ observé en 1994.
- En 1998, 88 % de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits, soit un niveau record. Dans les marchés intérieurs, 87 % des passagers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau record. Le sommet précédent (83 %) avait été enregistré l'année antérieure. Pour les marchés internationaux, un niveau record de 91 % des passagers des vols réguliers ont voyagé à prix réduit.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1998 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 Colombie-Britannique, soit 5 points de pourcentage.

- In 1998, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and four Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose sharply compared to 1997 for all fare types in almost all hub categories. The largest increase in average yield for a specific fare category was for business class fares in the hub category *medium-small*, which rose by 27% to 61.8 cents per passenger-kilometre, compared to 48.7 cents per passenger-kilometre in 1997 for the same category.
- En 1998, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par quatre transporteurs aériens de niveau II pour tous les groupes tarifaires, dans le marché intérieur régulier, a subi de fortes hausses par rapport à 1997 dans presque toutes les catégories de villes-pivots. La hausse la plus forte du revenu moyen pour un groupe tarifaire spécifique était de 27 % pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*. Le revenu moyen a atteint 61,8 cents par passager-kilomètre, comparativement à 48,7 cents par passager-kilomètre en 1997 pour la même catégorie.



## 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

### 1998 Civil Aviation Results

by Robert Lund

In 1998, passenger operations (passenger-kilometres and passenger revenue) reported by Canadian air carriers reached record levels for the fourth consecutive year. Passenger revenue grew by nearly 10% and passed the \$10 billion mark in 1998. This growth was fueled by Air Canada's 6% increase in yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services. Passenger-kilometres grew by 3% and are inching towards the 100 billion level. (Some of the gains in operational data in recent years have come because both Air Canada and Canadian Airlines (CA) began including frequent flyer redemptions as passengers. CA did this in 1995, while Air Canada began in 1997.)

Viewed in constant dollars, industry revenue was fairly stagnant between the first year of deregulation (1988), and 1993. Between 1988 and 1993, constant dollar revenue went from \$8.4 billion to \$7.4 billion. From 1993 to 1998, it grew to over \$11 billion (constant dollars). The annual percentage growth in this measure in 1998 (10%) was the largest since 1994.

Although the industry grew at a rapid pace in 1998, it failed to achieve an income (either net or basic) as can be seen in the table below. (Basic income is defined as operating income combined with interest income and interest expenses.)

#### Text Table 1

#### Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 - 1998

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	10 066	271	-67	-5
1997	11 062	637	330	493
1998	12 298	300	-90	-88

## Aperçu général

### Aviation civile - Résultats de 1998

par Robert Lund

En 1998, le volume d'activités de passagers (passagers-kilomètres et recettes-passagers) déclaré par les transporteurs aériens canadiens a atteint des sommets inégalés pour une quatrième année consécutive. Les recettes-passagers ont augmenté de près de 10 % et ont franchi la barre des 10 milliards de dollars en 1998. Cette croissance découle de la hausse de rendement (recettes-passagers par passager-kilomètre) de 6 % des services réguliers d'Air Canada. Le nombre de passagers-kilomètres a progressé de 3 % et approche peu à peu du seuil des 100 milliards. (Certains gains qui ressortent des données d'exploitation ces dernières années s'expliquent par l'inclusion des vols de grands voyageurs effectués en échange de points dans le volume de passagers d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien (LAC). La société LAC a commencé à inclure les grands voyageurs en 1995 et Air Canada, en 1997.)

Exprimées en dollars constants, les recettes de l'industrie ont été plutôt stationnaires entre la première année de la déréglementation (1988) et 1993. En effet, entre 1988 et 1993, les recettes en dollars constants sont passées de 8,4 milliards de dollars à 7,4 milliards de dollars. Entre 1993 et 1998, elles ont été portées à 11 milliards de dollars (en dollars constants). Le taux de croissance annuel mesuré de la même façon en 1998 (10 %) est le plus élevé depuis 1994.

Bien que l'industrie ait connu une croissance rapide en 1998, elle n'a pas affiché de revenu (net ou direct) comme l'indique le tableau ci-dessous. (Le revenu direct est calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés.)

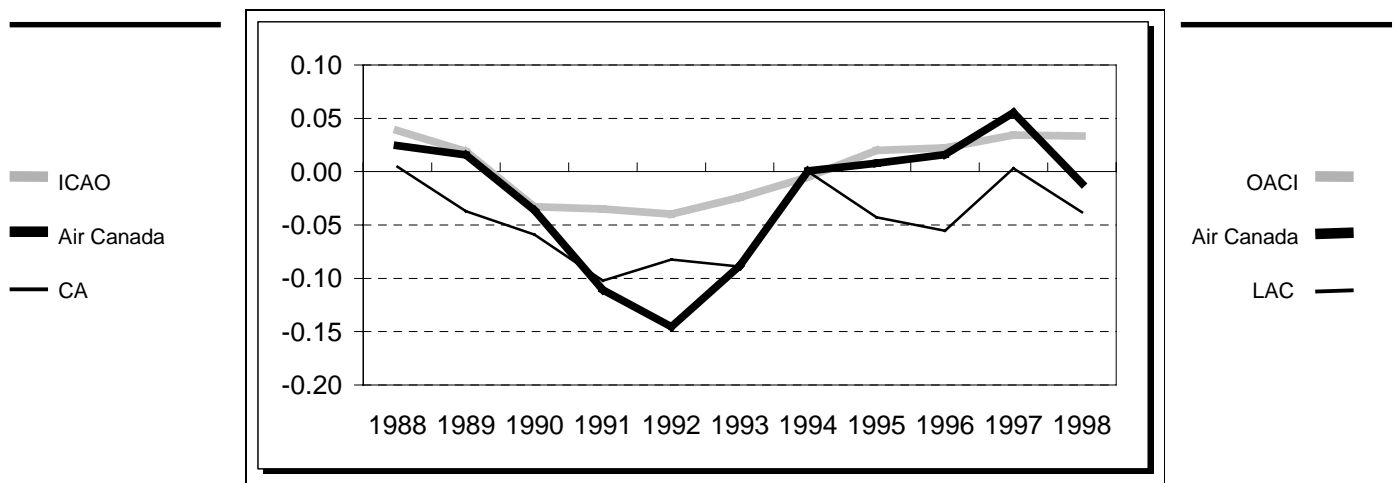
#### Tableau explicatif 1

#### Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I à IV, 1987 - 1998

Figure 1 shows a comparison of basic income to operating revenues for Air Canada, Canadian Airlines and the world's international carriers (which report to the International Civil Aviation Organization (ICAO)). By this measure, Air Canada reported the largest decrease but Canadian Airlines had the worst performance in 1998.

**Figure 1**

**Basic Income (loss)/Operating Revenue, Air Canada, CA and ICAO Air Carriers (preliminary data), 1988 - 1998**



La figure 1 montre le ratio du revenu direct aux recettes d'exploitation pour Air Canada, Canadien et les transporteurs internationaux du monde (qui relèvent de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)). Cette mesure indique qu'Air Canada a accusé le recul le plus important, mais que le pire rendement en 1998 revient à Canadien.

**Figure 1**

**Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation, Air Canada, LAC et transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires), 1988 - 1998**

Figure 2 shows the ratio of basic income to operating revenue for the other distinct groups of air carriers in Canada. This includes the Air Canada Connectors and Canadian Airlines Partners, (the affiliate networks of the two major carriers), and the large scheduled and charter carriers that compete with Air Canada and CA on domestic services and international charter services. (This group, known as the charter group, included Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, Skyservice, and Westjet in 1998.) The Air Canada Connectors bounced back from 1997. In 1997, they reported a basic loss for the first time since 1989. For the Connectors, 1997 was negatively affected by a labour dispute involving pilots. The Canadian Partners reported a basic loss in 1998. This group has not really reported anything better than a breakeven performance since 1988. The financial performance of the charter group eroded substantially in 1998, but these carriers continued to stay above the breakeven level. 1991 was the last year they reported a basic loss. Among the five groups, including the major carriers, the Air Canada Connectors had the highest income to revenue ratio, followed by the charter group.

La figure 2 montre le ratio du revenu direct aux recettes d'exploitation pour les autres groupes distincts de transporteurs aériens au Canada. Font notamment partie de ces groupes, les Liaisons d'Air Canada et les partenaires de Canadien (les réseaux affiliés aux deux principaux transporteurs), ainsi que les grands transporteurs à services réguliers et d'affrètement qui livrent concurrence à Air Canada et Canadien sur les marchés intérieurs et les marchés d'affrètement internationaux. (Ce groupe, connu comme le groupe des affréteurs, comprenait en 1998 Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, Skyservice et Westjet.) Pour leur part, les Liaisons d'Air Canada se sont remises très vite de leur contre-performance de 1997, où elles ont déclaré une perte directe pour la première fois depuis 1989. C'est que, en 1997, les Liaisons d'Air Canada étaient aux prises avec un conflit de travail avec les pilotes. Quant aux partenaires de Canadien, ils ont déclaré une perte directe en 1998. Depuis 1988, ce groupe n'a vraiment rien déclaré de mieux que l'atteinte du seuil de rentabilité. Par ailleurs, le rendement financier du groupe des affréteurs a considérablement régressé en 1998, quoique ces transporteurs soient demeurés rentables. C'est en 1991 qu'ils ont déclaré pour la dernière fois une perte directe. Parmi les cinq groupes, y compris les principaux transporteurs, les Liaisons d'Air Canada ont enregistré le ratio du revenu direct aux recettes d'exploitation le plus élevé, suivies du groupe des affréteurs.



Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue of the Affiliates and the Charter Group, 1988 - 1998

Figure 2

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation des transporteurs affiliés et le groupe des affrêteurs, 1988 - 1998

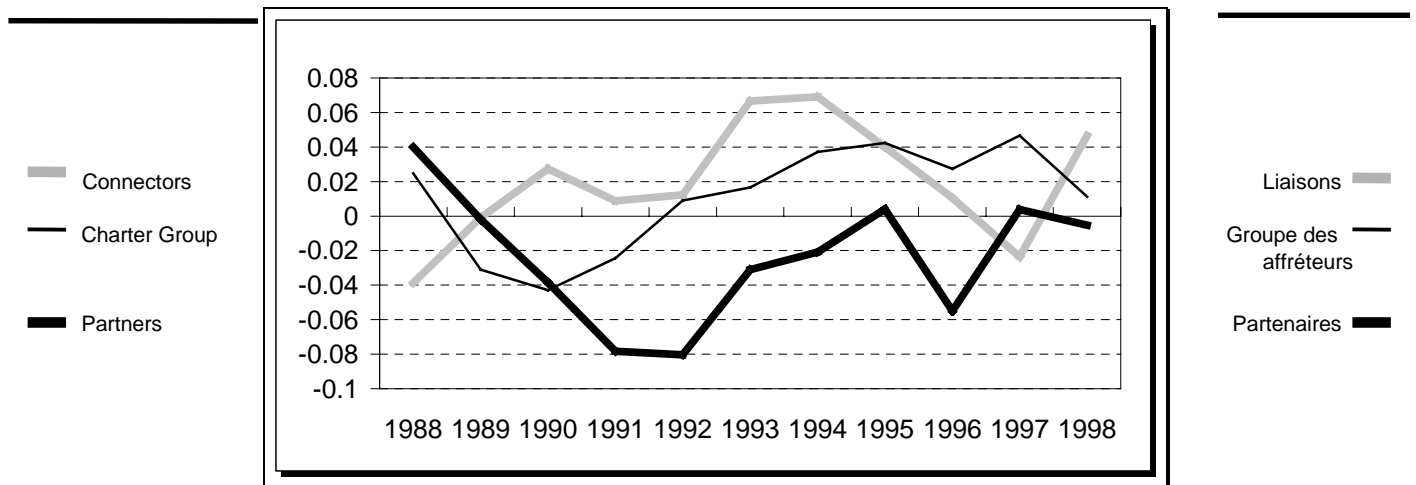


Figure 3 compares the absolute basic income reported by the five groups of air carriers (as well as the rest of the top 100 air carriers in Canada) in 1997 and 1998. The dominant feature in the industry in 1998 is the financial deterioration reported by Air Canada, CA and the charter group.

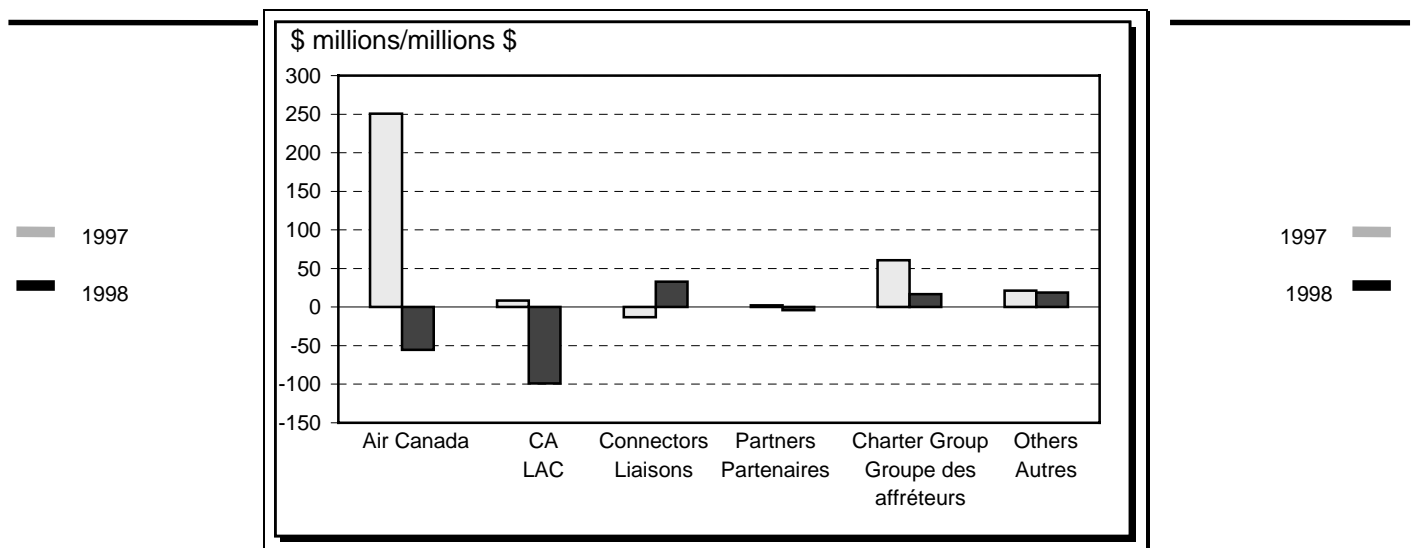
La figure 3 établit une comparaison du revenu direct absolu déclaré par les cinq groupes de transporteurs aériens (et par le reste des 100 principaux transporteurs aériens au Canada) en 1997 et en 1998. La caractéristique dominante de l'industrie en 1998 est la détérioration financière dont ont fait état Air Canada, La société LAC et le groupe des affrêteurs.

Figure 3

Basic Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1997 - 1998

Figure 3

Revenu (perte) direct des transporteurs aériens canadiens, 1997 - 1998



Major Carriers - Financial Performance

In 1998, Air Canada's total revenue increased by 9%. This was the sixth consecutive annual increase and in 1998 total revenue topped the \$5.0 billion mark, up from \$2.7 billion in the early 1990's. CA's total revenue grew by 1% in 1998, but has remained virtually unchanged during the 1990's. As the total revenue of both affiliate groups of

Principaux transporteurs - Rendement financier

En 1998, les recettes totales d'Air Canada ont augmenté pour la sixième année consécutive, soit de 9 %, franchissant du coup la barre des 5,0 milliards de dollars, comparativement à 2,7 milliards de dollars au début des années 90. Bien que les recettes totales de la société LAC aient progressé de 1 % en 1998, elles sont demeurées pratiquement inchangées au cours

carriers grew by 16% and the charter group grew by 12%, CA's share of industry (Levels I to III) revenue dropped again in 1998. CA's share of revenue has decreased consistently from 36% in 1993, to 23% in 1998.

A deterioration in Air Canada's net income accounted for most of the fall off in the industry income levels. Air Canada noted that much of this deterioration was due to a pilot strike which occurred in September, 1998. Canadian Airlines experienced less of a deterioration in their financial performance than Air Canada, however their absolute losses were substantially greater.

### 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 1998, 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 1998 show that the non-family group decreased their share of the domestic market for the first time since 1995. Greyhound ceased its air passenger operations (operated by Kelowna Flightcraft) in September, 1997.

#### Text Table 2

### Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988 - 1998

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	-	4 554	24 565	-	15.6	84.4
1998	-	3 582	26 040	-	12.1	87.9

des années 90. Comme les recettes totales des deux groupes de transporteurs affiliés ont augmenté de 16 % et celles du groupe des affrêteurs, de 12 %, la part des recettes de l'industrie (niveaux I à III) revenant à la société LAC a chuté de nouveau en 1998. En fait, sa part des recettes a diminué de façon constante de 1993 à 1998, passant de 36 % à 23 %.

La baisse des niveaux de revenu de l'industrie découle dans une large mesure de la détérioration du revenu net d'Air Canada, que cette société attribue en grande partie à la grève des pilotes survenue en septembre 1998. Comparativement à Air Canada, Canadien a subi une baisse moindre du rendement financier, mais des pertes absolues beaucoup plus élevées.

### Concurrence des groupes principaux dans le marché intérieur

Le tableau explicatif 2 indique 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 1998, ce groupe comprenait 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 (dont les aéronefs servaient au transport des passagers de Greyhound), Nationair, Royal Aviation, Skyservice et d'autres. Dans ce tableau, ces transporteurs sont regroupés sous la rubrique « Groupe des transporteurs non affiliés », et les passagers-kilomètres qu'ils ont parcourus sur le marché intérieur sont comparés aux activités régulières des principaux transporteurs et de leurs réseaux de transporteurs affiliés.

Les données pour 1998 montrent que la part du volume d'activités du groupe des transporteurs non affiliés sur le marché intérieur a diminué pour la première fois depuis 1995. Greyhound a mis fin à ses activités de passagers aériens (exploitées par Kelowna Flightcraft) en septembre 1997.

#### Tableau explicatif 2

### Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence, 1988 - 1998

## Transborder and International Markets

Growth in the transborder market was greater than in either the domestic market or the other international market. The transborder market grew by 7% in terms of enplaned passengers in 1998, while the domestic sector was virtually unchanged, and the other international sector grew by 5%. While the transborder sector has grown substantially in each of the last three years, its share of total passengers is still just 21% compared to 60% which fly in the domestic market. Since the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995, transborder activity has taken off. The number of transborder flights by Air Canada, Canadian Airlines and the large Canadian charter carriers has increased from 60,000 in 1994 to 126,000 in 1998. Most of the increases in flights occurred in 1995 and 1996, with percentage increases of 33% and 25% respectively. Increases by Canadian air carriers have dropped to 14% and 10% in the last two years. Growth in flights by the large U.S. air carriers never kept pace with that of Canadian air carriers and has decreased in both 1997 and 1998. As a result, the share of flights by Canadian air carriers rose from 41% in 1994 to 52% in 1998. Air Canada dominates this market, with 38% of the flights, however, Canadian Airlines increased their flights more rapidly than Air Canada or the charter group in each of the last two years. Canadian Airlines operated 10% of the flights in 1998.

After three consecutive years of double digit passenger growth, the other international market slowed down in 1997 and 1998, with growth of 6% and 5% respectively. Canadian Airlines increased their other international flights by 5% in 1998, after they reduced them by 21% in 1997. They had nearly 9,000 other international flights in 1998, down from their peak of over 10,000 in 1996. Canadian Airlines flights to Europe increased by 14% in 1998, after dropping by 32% in 1997. In 1997, Canadian Airlines noted that markets in Germany and France were unprofitable and cancelled service to these points. In 1998, Canadian Airlines noted that their European operations were being focused on the United Kingdom. Air Canada's other international flights have levelled off at around 16,000 in each of the last three years. The largest market for the charter carriers is in Central America, where they had over 11,000 flights. Compared to flights by Air Canada and Canadian Airlines, the market share of the charter carriers to this destination has grown from 51% in 1994 to 73% in 1998.

## Marchés transfrontalier et international

La croissance enregistrée dans le marché transfrontalier a été supérieure à celle du marché intérieur et à celle du marché autre international. En 1998, le nombre de passagers embarqués a augmenté de 7 % dans le marché transfrontalier et de 5 % dans le marché autre international, tandis qu'il est demeuré presque inchangé dans le marché intérieur. Même si le secteur transfrontalier a affiché une forte croissance au cours de chacune des trois dernières années, sa part de l'ensemble des passagers n'est toujours que de 21 %, comparativement à 60 % pour le marché intérieur. Depuis l'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995, entre le Canada et les États-Unis, l'activité transfrontalière a pris son envol. Le nombre de vols transfrontaliers effectués par Air Canada, Canadien et les grands transporteurs à services d'affrètement canadiens est passé de 60 000 en 1994 à 126 000 en 1998. Cette poussée s'est surtout produite en 1995 (33 %) et en 1996 (25 %). La croissance du nombre de vols effectués par les transporteurs aériens canadiens est tombée à 14 % et à 10 % au cours des deux dernières années. La croissance du nombre de vols effectués par les grands transporteurs aériens américains, qui n'a jamais suivi celle de leurs homologues canadiens, a diminué en 1997 comme en 1998. Par conséquent, la part des vols des transporteurs aériens canadiens est passée de 41 % en 1994 à 52 % en 1998. Air Canada, dont la part des vols s'élève à 38 %, domine ce marché, bien que Canadien ait affiché une croissance plus rapide du nombre de vols que celle d'Air Canada ou du groupe des affréteurs au cours de chacune des deux dernières années. Canadien a effectué 10 % des vols en 1998.

Après trois années consécutives de croissance d'au moins 10 % du nombre de passagers, le marché autre international a connu un ralentissement en 1997 et en 1998, où la croissance s'est limitée à 6 % et à 5 %, respectivement. Canadien a accru ses vols vers le marché autre international de 5 % en 1998, après les avoir réduits de 21 % en 1997. Cette société a effectué près de 9 000 vols vers ce marché en 1998, alors qu'elle avait atteint un sommet inégalé de plus de 10 000 en 1996. Le nombre de vols effectués par Canadien vers l'Europe a augmenté de 14 % en 1998, après une baisse de 32 % en 1997. En 1997, étant donné la non-rentabilité des marchés en Allemagne et en France, Canadien a annulé ses vols vers ces destinations. En 1998, les activités européennes de Canadien étaient axées sur le Royaume-Uni. Le nombre de vols effectués par Air Canada vers le marché autre international s'est stabilisé, se situant autour de 16 000 au cours de chacune des trois dernières années. Le plus gros marché pour les transporteurs à services d'affrètement est en Amérique centrale, où ils ont effectué plus de 11 000 vols. Comparativement aux vols assurés par Air Canada et Canadien, la part du marché des transporteurs à services d'affrètement vers cette destination est passée de 51 % en 1994 à 73 % en 1998.

Text Table 3

Tableau explicatif 3

## Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1998

## Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1998

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	16 414	8 169	4 226	4 697
Percentage change - Variation en pourcentage	%	4.2	-2.1	16.0	2.6
Market share - Part du marché	%	49.0	24.4	12.6	14.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	37 296	26 544	2 061	2 526
Percentage change - Variation en pourcentage	%	2.3	5.1	26.0	11.8
Market share - Part du marché	%	54.5	38.8	3.0	3.7
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	52 584	36 923	3 847	4 301
Percentage change - Variation en pourcentage	%	2.3	6.0	24.8	13.5
Market share - Part du marché	%	53.8	37.8	3.9	4.4
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	4 343	2 176	641	661
Percentage change - Variation en pourcentage	%	8.9	0.5	21.0	12.3
Market share - Part du marché	%	55.5	27.8	8.2	8.5
Hours Flown - Heures de vol	'000	549	312	236	256
Percentage change - Variation en pourcentage	%	5.4	5.3	19.1	24.3
Market share - Part du marché	%	40.6	23.1	17.5	18.9
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	20 641	12 865	24 583	8 923
Percentage change - Variation en pourcentage	%	6.4	-0.5	2.0	8.5
Market share - Part du marché	%	61.6	38.4	73.4	26.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	39 357	29 071	63 841	4 587
Percentage change - Variation en pourcentage	%	3.3	5.7	3.4	17.8
Market share - Part du marché	%	57.5	42.5	93.3	6.7
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	56 432	41 224	89 507	8 148
Percentage change - Variation en pourcentage	%	3.6	6.8	3.8	18.5
Market share - Part du marché	%	57.8	42.2	91.7	8.3
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	4 983	2 838	6 519	1 302
Percentage change - Variation en pourcentage	%	10.3	3.0	5.9	16.4
Market share - Part du marché	%	63.7	36.3	83.4	16.6
Hours Flown - Heures de vol	'000	786	568	861	492
Percentage change - Variation en pourcentage	%	9.2	13.1	5.4	21.7
Market share - Part du marché	%	58.1	41.9	63.6	36.4

**Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1998**

Text Table 3 above presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines affiliate networks. The data for the families include the major carriers and the large affiliates. Finally, market share is given as a proportion of the operations of these carriers only, not the entire industry.

**Les principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1998**

Le tableau explicatif 3 ci-dessous fait état des activités des réseaux de transporteurs affiliés à Air Canada et à Canadien. Les données relatives à ces groupes comprennent celles des principaux transporteurs et des grandes sociétés affiliées. Enfin, la part du marché est indiquée en proportion des activités de ces transporteurs seulement, et non de l'ensemble de l'industrie.

<b>FOR FURTHER READING</b>		<b>LECTURES SUGGÉRÉES</b>	
<b>Selected Publications from Statistics Canada</b>		<b>Choisies parmi les publications de Statistique Canada</b>	
<b>Title</b>		<b>Titre</b>	<b>Catalogue</b>
<b>Surface and Marine Transport - Service Bulletin</b> , Bilingual, Eight issues/year.		<b>Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002-XIB
<b>Aviation Statistics Centre - Service Bulletin</b> , Monthly, Bilingual		<b>Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service</b> , Mensuel, Bilingue	51-004-XIB
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports</b> , Annual, Bilingual		<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , Annuel, Bilingue	51-203-XIB
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , Annual, Bilingual		<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , Annuel, Bilingue	51-204-XPB
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States</b> , Annual, Bilingual		<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , Annuel, Bilingue	51-205-XPB
<b>Canadian Civil Aviation</b> , Annual, Bilingual		<b>Aviation civile canadienne</b> , Annuel, Bilingue	51-206-XIB
<b>Air Charter Statistics</b> , Annual, Bilingual		<b>Statistique des affrètements aériens</b> , Annuel, Bilingue	51-207-XPB
<b>Railway Carloadings</b> , Monthly, Bilingual		<b>Chargements ferroviaires</b> , Mensuel, Bilingue	52-001-XPB
<b>Rail in Canada</b> , Annual, Bilingual		<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , Annuel, Bilingue	52-216-XPB
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Annual, Bilingual		<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Annuel, Bilingue	53-215-XPB
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , Annual, Bilingual		<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , Annuel, Bilingue	53-218-XIB
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , Annual, Bilingual		<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , Annuel, Bilingue	53-219-XIB
<b>Trucking in Canada</b> , Annual, Bilingual		<b>Le camionnage au Canada</b> , Annuel, Bilingue	53-222-XPB
<b>Shipping in Canada</b> , Annual, Bilingual		<b>Le transport maritime au Canada</b> , 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 <a href="http://www.statcan.ca">www.statcan.ca</a> . 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 <a href="http://www.statcan.ca">www.statcan.ca</a> . 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, 1998**
**Section 1**  
**REVUE DE L'ANNÉE**
**Tableau 1.1**  
**Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1998**

	Total			Change Variation %			
	1997	1998					
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.100	0.102	2.0			
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.295	0.304	3.1			
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.824	0.856	3.9			
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	207 901	206 845	-0.5			
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	106.43	101.08	...			
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	129.32	124.75	...			
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	8.32	1.80	...			
		Air Canada		Canadian			
			Change		Change		
		1997	1998	Variation	1997	1998	Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.109	0.116	6.4	0.086	0.082	-4.7
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.291	0.301	3.4	0.303	0.310	2.3
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.886	0.953	7.6	0.732	0.715	-2.3
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	217 126	220 840	1.7	193 325	184 328	-4.7
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	108.58	102.13	...	102.81	99.12	...
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	133.63	130.93	...	117.44	108.64	...
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	10.04	3.09	...	2.90	-2.26	...

**Table 1.2**  
**Selected Economic and Demographic Indicators,**  
**1998**

**Tableau 1.2**  
**Indicateurs économiques et démographiques choisis,**  
**1998**

		1997	1998	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	30 011.0	30 301.0	1.0
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	15 354.0	15 631.0	1.8
Disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	529 093.9	545 569.5	3.1
Per capita disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 630.0	18 005.0	2.1
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	548.8	626.4	14.1
- International travel - Voyages internationaux	\$	615.3	611.2	-0.7
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	128.5	131.6	2.4
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 441.7	1 543.8	7.1
Average cost of air fares (Level I carriers) <sup>3</sup> - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) <sup>3</sup>				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	182.1	192.7	5.8
- International travel - Voyages internationaux	\$	358.7	361.5	0.8
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1992 = 100			
- All items - Ensemble		107.6	108.6	0.9
- Transportation - Transports		121.5	120.5	-0.8
- Public transportation - Transport public		132.2	138.8	5.0
Travel price index - Indice des prix des voyages	1992 = 100	115.8	118.9	2.7
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1992 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		115.5	129.6	12.2
- International travel - Voyages internationaux		113.5	119.7	5.5
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1992 = 100			
- All industries - Toutes les industries		116.0	119.3	2.8
- Transport industry - Industrie du transport		126.7	129.0	1.6
- Air transportation - Transport aérien		127.8	132.3	3.5
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	%	14.3	14.5	

(s.a.) - seasonally adjusted - (dés.) - désaisonnalisé

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

<sup>3</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. As of January 1998, three Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova and Air Ontario) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus. Depuis janvier 1998, trois transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova et Air Ontario) 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,  
1998**
**Partie I  
AVIATION COMMERCIALE**
**Section 2  
STATISTIQUES D'EXPLOITATION**
**Tableau 2.1  
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens  
canadiens, 1998**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1997	1998	Change Variation	1997	1998	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All Services - Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	99	101	2.0	206	228	10.7
Passengers - Passagers	43 717	45 003	2.9	44 036	45 349	3.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 813 767	815 710	0.2	869 868	827 772	-4.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	91 858 732	94 467 054	2.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	9 185 873	9 446 705	2.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 358 708	2 277 691	-3.4	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	11 544 581	11 724 396	1.6	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 966	2 233	13.6	2 492	2 829	13.5
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>						
Passengers - Passagers	36 578	38 674	5.7	36 674	38 772	5.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 588 934	566 105	-3.9	596 492	566 759	-5.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	69 855 333	74 624 327	6.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 985 533	7 462 433	6.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 139 677	2 026 208	-5.3	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	9 125 210	9 488 641	4.0	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 521	1 778	16.9	1 548	1 791	15.7
<b>Charter Services - Services d'affrètement</b>						
Passengers - Passagers	7 138	6 330	-11.3	7 361	6 577	-10.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 224 833	249 606	11.0	273 375	261 013	-4.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	22 003 399	19 842 727	-9.8	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 200 340	1 984 273	-9.8	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	219 031	251 483	14.8	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 419 371	2 235 756	-7.6	...	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	441	451	2.3	591	604	2.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	4	4	4.3	354	434	22.7
Hours flown: total - Heures de vol: total	445	455	2.3	945	1 038	9.9

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

**Table 2.2**  
**Operating Statistics, by Sector - Canadian Air**  
**Carriers, Levels I-III, 1998**

**Tableau 2.2**  
**Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs**  
**aériens canadiens des niveaux I-III, 1998**

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
<b>All Services - Tous les services</b>						
Passengers - Passagers	27 111	1.1	9 463	7.1	8 429	4.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg 487 583	-5.1	94 176	21.7	233 952	5.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	30 745 265	0.8	16 280 208	4.3	47 441 580	3.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 074 527	0.8	1 628 021	4.3	4 744 158	3.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	626 469	-3.9	182 791	-9.9	1 468 430	-2.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 700 996	--	1 810 812	2.6	6 212 588	2.2
Hours flown - Heures de vol	1 529	14.8	377	16.4	327	5.5
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>						
Passengers - Passagers	24 786	3.6	9 118	11.3	4 770	6.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 293 868	-6.0	54 044	-6.5	218 193	-0.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	27 579 064	6.5	15 529 037	8.8	31 516 225	6.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 757 906	6.5	1 552 904	8.8	3 151 623	6.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	442 399	-7.5	151 007	-12.6	1 432 803	-3.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 200 305	4.3	1 703 911	6.5	4 584 425	2.9
Hours flown - Heures de vol	1 201	18.8	361	17.3	217	7.0
<b>Charter Services - Services d'affrètement</b>						
Passengers - Passagers	2 325	-19.8	345	-46.2	3 660	1.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 193 715	-3.7	40 133	105.2	15 759	289.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	3 166 201	-31.0	751 172	-43.7	15 925 355	-0.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	316 620	-31.0	75 117	-43.7	1 592 535	-0.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	184 071	5.9	31 785	5.4	35 628	135.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	500 691	-20.9	106 902	-34.7	1 628 163	0.3
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	324	2.2	16	-0.7	110	2.9
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	4	4.3	-	...	-	...
Hours flown: total - Heures de vol: total	328	2.2	16	-0.7	110	2.9

**Table 2.3**  
**Operating Statistics - Canadian Air Carriers,**  
**Level IA, 1998**

**Tableau 2.3**  
**Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens**  
**canadiens de niveau IA, 1998**

	Total		Change Variation
	1997	1998	
	'000	'000	%
<b>All Services - Tous les services</b>			
Passengers - Passagers	24 375	24 779	1.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 448 125	431 760	-3.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	62 342 429	64 260 755	3.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 234 243	6 426 076	3.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 050 505	1 930 395	-5.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	8 284 748	8 356 471	0.9
Hours flown - Heures de vol	828	870	5.1
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>			
Passengers - Passagers	24 102	24 583	2.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 447 712	428 726	-4.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	61 723 149	63 840 791	3.4
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	86 207 142	89 507 145	3.8
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 71.6	71.3	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 172 315	6 384 079	3.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	2 049 742	1 927 286	-6.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	8 222 057	8 311 365	1.1
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	12 848 536	13 254 142	3.2
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 64.0	62.7	...
Hours flown - Heures de vol	818	861	5.4
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>			
Passengers - Passagers	273	196	-28.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg 412	3 034	636.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	619 280	419 964	-32.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	61 928	41 996	-32.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	763	3 109	307.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	62 691	45 106	-28.0
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	10	8	-17.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	...
Hours flown: total - Heures de vol: total	10	8	-17.5

**Table 2.3**  
**Operating Statistics - Canadian Air Carriers,**  
**Level IA, 1998 - Concluded**

**Tableau 2.3**  
**Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens**  
**canadiens de niveau IA, 1998 - fin**

	Air Canada			Canadian		
	1997	1998	Change Variation	1997	1998	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All Services - Tous les services</b>						
Passengers - Passagers	15 780	16 435	4.2	8 595	8 344	-2.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg 295 033	285 221	-3.3	153 091	146 539	-4.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	36 557 669	37 393 043	2.3	25 784 759	26 867 712	4.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 655 767	3 739 304	2.3	2 578 476	2 686 771	4.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 296 300	1 215 329	-6.2	754 204	715 066	-5.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	4 952 067	4 954 633	0.1	3 332 680	3 401 838	2.1
Hours flown - Heures de vol	522	550	5.4	305	319	4.6
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>						
Passengers - Passagers	15 757	16 414	4.2	8 345	8 169	-2.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg 295 002	285 204	-3.3	152 711	143 522	-6.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	36 468 451	37 296 440	2.3	25 254 698	26 544 351	5.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	51 381 172	52 584 411	2.3	34 825 969	36 922 734	6.0
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 71.0	70.9	...	72.5	71.9	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	3 646 845	3 729 644	2.3	2 525 470	2 654 435	5.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 296 191	1 215 277	-6.2	753 551	712 009	-5.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	4 943 036	4 944 921	--	3 279 021	3 366 444	2.7
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	7 696 055	7 860 259	2.1	5 152 481	5 393 883	4.7
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 64.2	62.9	...	63.6	62.4	...
Hours flown - Heures de vol	521	549	5.4	296	312	5.3
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>						
Passengers - Passagers	24	21	-10.1	250	175	-29.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg 32	17	-45.6	381	3 017	692.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	89 219	96 602	8.3	530 061	323 361	-39.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	8 922	9 660	8.3	53 006	32 336	-39.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	109	53	-52.0	653	3 057	368.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	9 031	9 713	7.5	53 659	35 393	-34.0
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	1	1	-9.8	9	7	-18.4
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	...	-	-	...
Hours flown: total - Heures de vol: total	1	1	-9.8	9	7	-18.4

**Table 2.4**  
**Operating Statistics - Canadian Air Carriers,**  
**Levels IB-IV, 1998**

**Tableau 2.4**  
**Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens**  
**canadiens des niveaux IB-IV, 1998**

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
<b>All Services - Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	27	-3.6	72	4.3	127	18.7
Passengers - Passagers	18 835	14.4	1 389	-51.6	346	1.0
Goods carried - Marchandises transportées kg	292 058	-2.8	91 893	41.0	12 062	-78.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	29 868 859	4.4	337 439	-63.3	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 986 886	4.4	33 744	-63.3	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	292 259	2.6	55 037	136.0	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 279 145	4.3	88 781	-23.0	...	...
Hours flown - Heures de vol	929	19.5	434	20.4	596	13.0
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>						
Passengers - Passagers	13 445	30.0	645	-69.8	98	2.5
Goods carried - Marchandises transportées kg	124 700	-5.2	12 679	30.7	654	-91.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	10 615 048	44.0	168 487	-77.9	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 061 505	44.0	16 849	-77.9	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	85 770	0.3	13 152	195.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 147 275	39.5	30 000	-62.8	...	...
Hours flown - Heures de vol	715	31.0	202	28.0	13	-51.6
<b>Charter Services - Services d'affrètement</b>						
Passengers - Passagers	5 390	-12.1	743	1.2	247	0.4
Goods carried - Marchandises transportées kg	167 358	-1.0	79 214	42.9	11 407	-76.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	19 253 811	-9.3	168 953	6.7	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 925 381	-9.3	16 895	6.7	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	206 488	3.6	41 885	122.0	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 131 869	-8.2	58 780	69.4	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol : à voilure fixe	211	-7.8	232	14.6	153	1.3
Hours flown: helicopters - Heures de vol : hélicoptères	3	3.0	1	13.3	430	22.9
Hours flown: total - Heures de vol : total	214	-7.6	232	14.6	583	16.4

<sup>1</sup> 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, 1998**
**Section 3**  
**DONNÉES FINANCIÈRES**
**Tableau 3.1**  
**État des recettes - Transporteurs aériens canadiens**  
**des niveaux I-IV, 1998**

	1997	1998	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services - Services réguliers	8 497 441	9 163 780	7.8
- Passengers - Passagers	7 747 791	8 412 246	8.6
- Goods - Marchandises	749 650	751 533	0.3
Charter services - Services d'affrètement	1 994 524	2 355 771	18.1
- Passengers - Passagers	1 677 897	1 954 967	16.5
- Goods - Marchandises	316 627	400 804	26.6
Other flying services - Autres services aériens	87 469	129 522	48.1
Subsidies - Subventions d'exploitation	618	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	482 125	648 712	34.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	11 062 178	12 297 784	11.2
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	135 430	171 965	27.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	3 983 555	4 541 998	14.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	1 218 657	1 527 595	25.4
General services and administration - Services généraux et administration	4 693 522	5 293 081	12.8
Depreciation - Dépréciation	394 322	462 975	17.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	10 425 486	11 997 615	15.1
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	636 691	300 170	-52.9
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> - Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	221 027	34 714	-84.3
Interest and discount income <sup>1</sup> - Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	42 754	66 200	54.8
Interest expenses <sup>1</sup> - Intérêts versés <sup>1</sup>	293 246	377 893	28.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	(3 621)	(55 853)	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	(45 978)	(364 098)	691.9
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	590 713	(63 928)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	98 123	24 521	-75.0
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	492 590	(88 449)	...

<sup>1</sup> Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

<sup>2</sup> 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, 1998**

**Tableau 3.2**  
**État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de**  
**niveau IA, 1998**

	Total		Change Variation
	1997	1998	
	\$'000	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services - Services réguliers	6 758 611	7 104 581	5.1
- Passengers - Passagers	6 153 823	6 518 808	5.9
- Goods - Marchandises	604 788	585 773	-3.1
Charter services - Services d'affrètement	68 551	47 484	-30.7
- Passengers - Passagers	68 529	47 467	-30.7
- Goods - Marchandises	22	17	-22.7
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	361 122	490 224	35.8
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	7 188 284	7 642 289	6.3
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	63 377	87 289	37.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	2 353 003	2 532 125	7.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	498 585	630 240	26.4
General services and administration - Services généraux et administration	3 586 294	4 003 206	11.6
Depreciation - Dépréciation	252 976	307 576	21.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	6 754 234	7 560 437	11.9
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	434 049	81 852	-81.1
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	195 062	31 118	-84.0
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	37 561	57 905	54.2
Interest expenses - Intérêts versés	212 572	294 431	38.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(5 434)	(34 603)	536.8
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	14 618	(240 011)	...
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	448 667	(158 158)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	35 966	(10 136)	...
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	412 701	(148 023)	...

**Table 3.2**  
**Income Statement - Canadian Air Carriers,**  
**Level IA, 1998 - Concluded**

**Tableau 3.2**  
**État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de**  
**niveau IA, 1998 - fin**

	Air Canada			Canadi«n		
	1997	1998	Change	1997	1998	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services - Services réguliers	4 365 252	4 707 869	7.8	2 393 359	2 396 713	0.1
- Passengers - Passagers	3 988 562	4 342 546	8.9	2 165 261	2 176 262	0.5
- Goods - Marchandises	376 690	365 322	-3.0	228 098	220 450	-3.4
Charter services - Services d'affrètement	22 310	13 380	-40.0	46 240	34 104	-26.2
- Passengers - Passagers	22 288	13 363	-40.0	46 240	34 104	-26.2
- Goods - Marchandises	22	17	-22.7	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	209 872	310 636	48.0	151 250	179 588	18.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	4 597 434	5 031 884	9.4	2 590 850	2 610 405	0.8
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	28 427	48 510	70.6	34 950	38 779	11.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 444 385	1 586 470	9.8	908 617	945 655	4.1
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	282 565	391 202	38.4	216 020	239 039	10.7
General services and administration - Services généraux et administration	2 322 216	2 698 087	16.2	1 264 078	1 305 119	3.2
Depreciation - Dépréciation	156 550	202 617	29.4	96 425	104 959	8.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	4 234 143	4 926 885	16.4	2 520 091	2 633 552	4.5
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	363 291	104 999	-71.1	70 759	(23 147)	...
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	194 310	31 574	-83.8	753	(456)	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	32 806	45 636	39.1	4 756	12 270	158.0
Interest expenses - Intérêts versés	145 461	206 264	41.8	67 110	88 167	31.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	16 740	(3 498)	...	(22 174)	(31 106)	40.3
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	98 394	(132 552)	...	(83 776)	(107 458)	28.3
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	461 685	(27 553)	...	(13 017)	(130 605)	903.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	34 492	(12 002)	...	1 474	1 866	26.6
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	427 193	(15 552)	...	(14 491)	(132 471)	814.1



**Table 3.3**  
**Income Statement - Canadian Air Carriers,**  
**Levels IB-IV, 1998**

**Tableau 3.3**  
**État des recettes - Transporteurs aériens canadiens**  
**des niveaux IB-IV, 1998**

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services - Services réguliers	1 930 678	25.8	112 182	-39.7	16 339	-7.4
- Passengers - Passagers	1 791 874	27.1	88 636	-49.3	12 928	37.2
- Goods - Marchandises	138 804	10.8	23 546	106.6	3 411	-58.5
Charter services - Services d'affrètement	1 289 421	15.1	236 226	44.9	782 640	21.8
- Passengers - Passagers	1 177 420	13.4	181 031	36.6	549 049	25.1
- Goods - Marchandises	112 001	35.6	55 195	80.8	233 591	14.8
Other flying services - Autres services aériens	33 199	101.5	18 934	26.8	77 389	38.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	75 807	53.8	52 180	73.4	30 500	-28.3
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	3 329 106	22.3	419 522	6.5	906 867	19.6
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	25 297	61.9	12 705	-9.3	46 675	10.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 308 817	24.0	228 345	27.3	472 711	19.5
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	614 976	27.2	84 415	19.2	197 964	19.5
General services and administration - Services généraux et administration	1 147 505	20.6	64 249	-25.2	78 120	12.3
Depreciation - Dépréciation	102 095	13.2	20 619	-5.7	32 685	11.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	3 198 690	23.2	410 334	10.3	828 154	17.9
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	130 415	4.4	9 189	-58.3	78 714	41.3
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	2 025	-91.5	1 572	-22.5	...	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	7 744	74.2	551	-26.3	...	...
Interest expenses - Intérêts versés	75 710	3.7	7 752	1.1	...	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(21 365)	...	115	...	...	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(87 306)	127.4	(5 515)	-40.7	(31 267)	142.5
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	43 109	-50.2	3 674	-71.2	47 447	10.8
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	21 572	-50.8	1 695	-63.3	11 390	-17.0
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	21 537	-49.5	1 979	-75.7	36 057	23.9

**Table 3.4**  
**Income Statement - Canadian Air Carriers,**  
**Operating Helicopters Only, Levels I-IV,**  
**1998**

**Tableau 3.4**  
**État des recettes - Transporteurs aériens canadiens**  
**des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,**  
**1998**

	1997	1998	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services <sup>1</sup> - Services réguliers <sup>1</sup>	x	x	...
- Passengers - Passagers	x	x	...
- Goods - Marchandises	x	x	...
Charter services - Services d'affrètement	515 993	664 343	28.8
- Passengers - Passagers	352 039	458 246	30.2
- Goods - Marchandises	163 956	206 097	25.7
Other flying services - Autres services aériens	16 579	33 132	99.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	7 922	10 796	36.3
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	540 495	708 271	31.0
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	34 584	37 151	7.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	264 803	359 857	35.9
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	137 159	174 400	27.2
General services and administration - Services généraux et administration	35 996	45 477	26.3
Depreciation - Dépréciation	20 481	22 696	10.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	493 023	639 581	29.7
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	47 472	68 691	44.7
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net <sup>2</sup> - Gains (pertes) de capital, nets <sup>2</sup>	-	-	...
Interests and discount income <sup>2</sup> - Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>2</sup>	-	-	...
Interest expenses <sup>2</sup> - Intérêts versés <sup>2</sup>	-	-	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>2</sup>	-	-	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>3</sup> - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>3</sup>	(15 926)	(30 901)	94.0
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	31 546	37 790	19.8
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	12 771	10 341	-19.0
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	18 775	27 449	46.2

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

<sup>3</sup> 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, 1998**

**Tableau 3.5**  
**État des recettes par province de domicile -**  
**Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,**  
**1998**

	Newfoundland <sup>3</sup>		Prince Edward Island <sup>3</sup>		Nova Scotia <sup>3</sup>	
	Terre-Neuve <sup>3</sup>		Île-du-Prince-Édouard <sup>3</sup>		Nouvelle-Écosse <sup>3</sup>	
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services - Services réguliers	272 875	-2.6	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	262 430	-4.0	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	10 445	52.3	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	371 931	47.6	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	296 274	49.7	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	75 657	40.1	x	...	x	...
Other flying services - Autres services aériens	3 839	-55.8	x	...	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	9 380	11.8	x	...	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	658 025	19.8	x	...	x	...
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	1 071	68.0	x	...	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	321 147	26.7	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	131 691	24.8	x	...	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	107 598	-10.8	x	...	x	...
Depreciation - Dépréciation	21 256	1.2	x	...	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	582 764	16.3	x	...	x	...
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	75 261	56.7	x	...	x	...
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> - Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	126	-91.8	x	...	x	...
Interest and discount income <sup>1</sup> - Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	364	-49.7	x	...	x	...
Interest expenses <sup>1</sup> - Intérêts versés <sup>1</sup>	8 513	-22.6	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	(10 839)	...	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	(44 439)	93.6	x	...	x	...
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	30 822	22.9	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	13 287	29.9	x	...	x	...
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	17 536	18.1	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, 1998 - Continued**

**Tableau 3.5**  
**État des recettes par province de domicile -**  
**Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,**  
**1998 - suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services - Services réguliers	-	...	266 632	12.8	501 818	11.1
- Passengers - Passagers	-	...	245 598	13.7	428 235	10.6
- Goods - Marchandises	-	...	21 034	4.0	73 582	14.2
Charter services - Services d'affrètement	-	...	889 615	19.3	492 508	23.5
- Passengers - Passagers	-	...	830 249	15.7	439 967	22.4
- Goods - Marchandises	-	...	59 367	108.6	52 541	33.4
Other flying services - Autres services aériens	-	...	29 928	102.0	9 811	14.1
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	-100.0	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	...	54 334	26.5	41 365	69.3
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	-	...	1 240 511	19.3	1 045 503	18.3
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	-	...	12 911	36.5	7 850	48.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	-	...	562 901	22.1	470 105	19.9
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	-	...	228 355	27.6	167 599	27.1
General services and administration - Services généraux et administration	-	...	395 595	26.0	310 582	15.0
Depreciation - Dépréciation	-	...	36 024	18.5	34 647	3.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	-	...	1 235 786	24.4	990 782	19.0
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	-	...	4 724	-89.8	54 720	7.4
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> - Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	-	...	(4 274)	...	115	-82.9
Interest and discount income <sup>1</sup> - Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	-	...	2 263	-1.2	1 609	114.7
Interest expenses <sup>1</sup> - Intérêts versés <sup>1</sup>	-	...	13 755	28.8	17 999	24.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	-	...	781	-75.6	(10 888)	18.6
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	-	...	(13 705)	...	(26 711)	15.9
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	-	...	(8 981)	...	28 009	0.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	...	1 567	-92.8	13 954	41.5
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	-	...	(10 548)	...	14 055	-22.2

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, 1998 - Continued**

**Tableau 3.5**  
**État des recettes par province de domicile -**  
**Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,**  
**1998 - suite**

	Manitoba		Saskatchewan <sup>4</sup>		Alberta <sup>4</sup>	
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services - Services réguliers	63 298	17.3	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	50 377	9.6	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	12 921	61.2	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	41 673	21.6	49 510	41.6	713 317	36.0
- Passengers - Passagers	39 044	20.5	43 440	51.3	660 386	37.5
- Goods - Marchandises	2 630	41.2	6 070	-3.2	52 931	20.3
Other flying services - Autres services aériens	16 418	111.6	174	-84.0	11 280	183.3
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 934	72.2	1 851	-49.5	12 183	-11.2
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	123 324	27.0	51 535	29.7	736 780	35.9
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	11 502	70.0	2 767	-6.0	7 549	189.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	52 477	50.9	28 146	36.8	262 174	38.9
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	24 575	18.6	11 458	41.9	142 733	50.4
General services and administration - Services généraux et administration	33 711	40.9	7 082	2.5	256 088	23.2
Depreciation - Dépréciation	7 009	8.3	1 835	5.1	22 532	37.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	129 275	39.5	51 289	27.4	691 076	35.3
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	(5 950)	...	246	...	45 704	45.1
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> - Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	3	-99.3	377	-31.6	360	-55.8
Interest and discount income <sup>1</sup> - Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	166	64.6	28	43.7	1 750	139.3
Interest expenses <sup>1</sup> - Intérêts versés <sup>1</sup>	3 498	7.4	486	-6.5	9 150	6.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	14	-92.5	440	127.1	(1 963)	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	(5 310)	214.2	434	58.4	(11 873)	47.1
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	(11 260)	...	680	...	33 831	44.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	425	-19.1	66	5.8	12 135	13.0
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	11 685	...	614	...	21 696	71.0

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, 1998 - Continued**

**Tableau 3.5**  
**État des recettes par province de domicile -**  
**Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,**  
**1998 - suite**

	British Columbia		Yukon <sup>4</sup>	
	Colombie-Britannique			
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services - Services réguliers	281 961	33.4	x	...
- Passengers - Passagers	271 191	33.4	x	...
- Goods - Marchandises	10 770	32.9	x	...
Charter services - Services d'affrètement	349 578	-0.3	12 162	-5.2
- Passengers - Passagers	174 346	-15.7	8 142	2.4
- Goods - Marchandises	175 232	21.8	4 019	-17.7
Other flying services - Autres services aériens	49 629	33.3	1 487	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	36 319	38.9	270	-35.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	717 487	14.7	13 919	5.0
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	37 528	-9.2	852	7.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	270 454	14.7	6 300	0.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	176 802	9.9	3 601	9.7
General services and administration - Services généraux et administration	164 403	14.4	2 503	-6.5
Depreciation - Dépréciation	28 906	-1.0	389	-33.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	678 092	11.0	13 646	0.4
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	39 394	169.9	273	...
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> - Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	6 893	45.2	-	...
Interest and discount income <sup>1</sup> - Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	2 112	278.8	4	484.3
Interest expenses <sup>1</sup> - Intérêts versés <sup>1</sup>	29 942	4.8	-	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	1 726	...	1	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	(20 173)	-8.0	47	...
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	19 222	...	320	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(7 125)	...	8	...
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	26 347	...	312	...

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, 1998 - Concluded**

**Tableau 3.5**  
**État des recettes par province de domicile -**  
**Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,**  
**1998 - fin**

	Northwest Territories		Nunavut	
	Territoires du Nord-Ouest			
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services - Services réguliers	8 320	-66.1	-	...
- Passengers - Passagers	6 179	-67.7	-	...
- Goods - Marchandises	2 141	-60.2	-	...
Charter services - Services d'affrètement	52 288	-1.0	-	...
- Passengers - Passagers	45 080	66.5	-	...
- Goods - Marchandises	7 208	-72.0	-	...
Other flying services - Autres services aériens	6 973	30.7	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	831	8.1	-	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	68 411	-18.0	-	...
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	2 647	18.4	-	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	36 168	-4.7	-	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	10 540	-33.1	-	...
General services and administration - Services généraux et administration	12 312	-30.0	-	...
Depreciation - Dépréciation	2 800	27.8	-	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	64 468	-14.9	-	...
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	3 944	-48.9	-	...
<b>Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> - Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	(3)	...	-	...
Interest and discount income <sup>1</sup> - Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	-	-100.0	-	...
Interest expenses <sup>1</sup> - Intérêts versés <sup>1</sup>	118	-96.7	-	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	(522)	...	-	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	(2 358)	...	-	...
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	1 586	-86.4	-	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	339	-49.5	-	...
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	1 247	-88.7	-	...

<sup>1</sup> Excludes Level IV carriers - Exclut les transporteurs de niveau IV.

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

<sup>3</sup> 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, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

<sup>4</sup> 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.

**Table 3.6**  
**Passenger and Goods Revenue, by Sector, by**  
**Province and Territory - Canadian Air Carriers,**  
**Levels I-IV, 1998**

**Tableau 3.6**  
**Recettes-passagers et recettes-marchandises par**  
**secteur, par province et territoire - Transporteurs**  
**aériens canadiens des niveaux I-IV, 1998**

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1997	1998	Change Variation	1997	1998	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
<b>Domestic - Intérieur</b>						
Newfoundland - Terre-Neuve	218 454	178 221	-18.4	22 733	17 995	-20.8
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	13 765	34 122	147.9	3 263	3 747	14.8
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	153 880	152 644	-0.8	24 196	19 741	-18.4
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	70 994	78 151	10.1	12 281	6 838	-44.3
Quebec - Québec	1 143 316	1 277 260	11.7	92 999	110 903	19.3
Ontario	2 396 668	2 892 011	20.7	204 392	222 462	8.8
Manitoba	308 235	407 670	32.3	33 290	30 242	-9.2
Saskatchewan	128 884	151 852	17.8	23 492	17 131	-27.1
Alberta	1 043 811	1 264 243	21.1	79 821	77 097	-3.4
British Columbia - Colombie-Britannique	1 119 521	1 112 820	-0.6	167 372	216 739	29.5
Yukon	30 840	361 626	...	5 107	5 128	0.4
Northwest Territories (including Nunavut) - Territoires du Nord- Ouest (incluant Nunavut)	131 987	189 310	43.4	40 029	40 615	1.5
Total	6 760 354	8 099 928	19.8	708 975	768 638	8.4
<b>International</b>	2 665 335	2 267 285	-14.9	357 301	383 699	7.4
Total	9 425 689	10 367 213	10.0	1 066 277	1 152 337	8.1

**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, 1998**

**Tableau 3.7**  
**Bilan - Transporteurs aériens canadiens des**  
**niveaux I-IV, 1998**

	1997	1998	Change
			Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Assets - Actif</b>			
Current assets - Actif à court terme	2 779 306	2 896 676	4.2
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	900 221	958 118	6.4
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	7 488 276	8 129 652	8.6
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	2 547 708	2 644 912	3.8
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	234 112	221 278	-5.5
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	75 695	77 065	1.8
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	369 345	423 995	14.8
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	150 059	157 185	4.7
Deferred charges - Frais reportés	1 704 391	2 009 473	17.9
<b>Total assets - Total de l'actif</b>	<b>10 702 189</b>	<b>11 760 030</b>	<b>9.9</b>
<b>Liabilities and capital - Passif et capital</b>			
Current liabilities - Passif à court terme	2 741 979	3 157 855	15.2
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	191 161	198 209	3.7
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	3 607 546	4 160 166	15.3
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	181 367	148 948	-17.9
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	240 906	239 630	-0.5
Other deferred credits - Autres crédits reportés	451 843	477 664	5.7
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	33 887	111 099	227.9
Other provisions - Autres provisions	935 250	937 088	0.2
<b>Total liabilities - Total du passif</b>	<b>8 383 937</b>	<b>9 430 659</b>	<b>12.5</b>
<b>Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)</b>			
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	198	224	13.1
Capital stock - Capital-actions	2 203 264	2 273 825	3.2
Other paid-in capital - Autre capital versé	204 057	218 618	7.1
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(95 363)	(174 921)	83.4
Reserves - Réserves	6 294	11 848	88.3
<b>Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>2 318 252</b>	<b>2 329 371</b>	<b>0.5</b>
<b>Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société</b>			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	x	x	...
<b>Balance year-end<sup>2</sup> - Solde à la fin de l'année<sup>2</sup></b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>...</b>
<b>Total liabilities and capital - Total du passif et du capital</b>	<b>10 702 189</b>	<b>11 760 030</b>	<b>9.9</b>

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

<sup>2</sup> 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,**  
**1998**

**Tableau 3.8**  
**Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,**  
**1998**

	Total	Change	Air Canada	Change	Canadian	Change
		Variation		Variation		Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Assets - Actif</b>						
Current assets - Actif à court terme	1 770 205	-4.1	950 375	-23.8	819 830	37.1
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	790 148	7.5	686 929	7.7	103 219	6.2
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	4 012 704	6.8	3 113 851	11.5	898 853	-6.9
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 205 892	4.3	931 737	2.3	274 155	11.9
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 565 622	7.7	1 313 802	7.7	251 820	7.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	763 262	-3.9	683 183	-5.0	80 079	6.4
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	28 037	-61.8	-	...	28 037	-61.8
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	11 396	-63.5	-	...	11 396	-63.5
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	23 377	...	23 377	...	-	...
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	13 642	...	13 642	...	-	...
Deferred charges - Frais reportés	1 937 184	18.6	1 710 420	19.2	226 764	14.9
<b>Total assets - Total de l'actif</b>	<b>8 133 085</b>	<b>8.2</b>	<b>6 170 192</b>	<b>8.2</b>	<b>1 962 893</b>	<b>8.2</b>
<b>Liabilities and capital - Passif et capital</b>						
Current liabilities - Passif à court terme	2 032 770	11.3	1 224 408	13.0	808 362	8.8
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	3 023 079	18.7	2 143 861	14.6	879 218	30.2
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	61 628	-12.6	-	...	61 628	-12.6
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	-	...	-	...	-	...
Other deferred credits - Autres crédits reportés	470 540	7.6	413 002	8.4	57 538	2.2
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	-	...	-	...	-	...
Other provisions - Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	...
<b>Total liabilities - Total du passif</b>	<b>6 519 460</b>	<b>12.2</b>	<b>4 712 714</b>	<b>10.5</b>	<b>1 806 746</b>	<b>16.9</b>
<b>Shareholders equity - Avoir des actionnaires</b>						
Capital stock - Capital-actions	1 836 420	3.4	1 305 429	3.3	530 991	3.8
Other paid-in capital - Autre capital versé	197 781	-	-	...	197 781	-
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(420 576)	56.0	152 049	-10.8	(572 625)	30.1
Reserves - Réserves	-	...	-	...	-	...
<b>Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>1 613 625</b>	<b>-5.3</b>	<b>1 457 478</b>	<b>1.6</b>	<b>156 147</b>	<b>-42.0</b>
<b>Total liabilities and capital - Total du passif et du capital</b>	<b>8 133 085</b>	<b>8.2</b>	<b>6 170 192</b>	<b>8.2</b>	<b>1 962 893</b>	<b>8.2</b>

**Table 3.9**  
**Balance Sheet - Canadian Air Carriers**  
**Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1998**

**Tableau 3.9**  
**Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux**  
**I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1998**

	1997	1998	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
<b>Assets - Actif</b>			
Current assets - Actif à court terme	263 269	340 533	29.3
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	31 600	38 128	20.7
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	442 447	587 862	32.9
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	89 338	86 090	-3.6
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	11 792	25 677	117.8
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	1 781	7 974	347.8
Non-operating property and equipment - Biens et équipement hors exploitation	130 505	91 486	-29.9
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	36 563	36 772	0.6
Deferred charges - Frais reportés	37 760	42 604	12.8
<b>Total assets - Total de l'actif</b>	<b>789 691</b>	<b>995 456</b>	<b>26.1</b>
<b>Liabilities and capital - Passif et capital</b>			
Current liabilities - Passif à court terme	187 950	240 137	27.8
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	15 638	16 317	4.3
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette et autres éléments de passif à long terme	308 091	333 688	8.3
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	4 433	6 057	36.6
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	80 833	84 878	5.0
Other deferred credits - Autres crédits reportés	5 521	6 517	18.0
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	3 696	68 547	...
Other provisions - Autres provisions	2 652	3 523	32.9
<b>Total liabilities - Total du passif</b>	<b>608 813</b>	<b>759 662</b>	<b>24.8</b>
<b>Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)</b>			
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	41	45	9.8
Capital stock - Capital-actions	91 333	130 933	43.4
Other paid-in capital - Autre capital versé	3 559	7 435	108.9
Retained earnings - Bénéfices non répartis	83 683	88 294	5.5
Reserves - Réserves	2 304	9 132	296.4
<b>Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>180 878</b>	<b>235 794</b>	<b>30.4</b>
<b>Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société</b>			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	-	-	...
<b>Balance year-end - Solde à la fin de l'année</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>...</b>
<b>Total liabilities and capital - Total du passif et du capital</b>	<b>789 691</b>	<b>995 456</b>	<b>26.1</b>

<sup>1</sup> 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, 1998**

**Tableau 3.10**  
**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -**  
**Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,**  
**1998**

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	27	-	2	-	25	-
<b>Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs</b>						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	662 368	8.8	455 720	7.8	206 648	11.2
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 438 095	-2.2	955 397	-9.1	482 698	15.1
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	511 149	59.0	351 296	58.2	159 853	60.7
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	35 954	-9.1	13 055	-20.6	22 899	-1.0
Aircraft rental - Location d'aéronefs	1 024 800	15.2	698 779	12.3	326 021	22.1
Other expenses - Autres dépenses	165 189	109.2	57 878	217.3	107 311	76.7
<b>Total</b>	<b>3 837 554</b>	<b>12.6</b>	<b>2 532 125</b>	<b>7.6</b>	<b>1 305 429</b>	<b>23.7</b>
<b>Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien- Équipement de vol</b>						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	341 006	40.2	239 694	51.9	101 313	18.6
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	371 223	60.0	174 962	80.3	196 260	45.4
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	201 735	7.5	102 696	15.3	99 039	0.4
Other expenses - Autres dépenses	152 909	-13.6	112 888	-27.0	40 021	79.0
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	177 185	24.6	-	...	177 185	24.6
<b>Total</b>	<b>1 244 059</b>	<b>26.7</b>	<b>630 240</b>	<b>26.4</b>	<b>613 818</b>	<b>26.9</b>
<b>In-flight service - Service de vol</b>						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	469 017	10.1	355 647	9.9	113 370	10.7
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	443 911	5.3	346 126	1.3	97 785	22.5
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	20 241	-0.1	11 626	-33.0	8 615	197.4
Other expenses - Autres dépenses	227 068	66.8	187 693	71.2	39 375	48.6
<b>Total</b>	<b>1 160 237</b>	<b>15.6</b>	<b>901 092</b>	<b>13.7</b>	<b>259 145</b>	<b>22.4</b>
<b>Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol</b>	<b>285 777</b>	<b>16.1</b>	<b>226 518</b>	<b>17.3</b>	<b>59 259</b>	<b>12.0</b>
<b>Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol</b>	<b>108 600<sup>2</sup></b>	<b>11.9</b>	<b>51 113<sup>2</sup></b>	<b>17.1</b>	<b>57 487</b>	<b>7.7</b>
<b>Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs</b>	<b>6 636 227</b>	<b>15.7</b>	<b>4 341 088</b>	<b>11.9</b>	<b>2 295 139</b>	<b>23.6</b>

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

<sup>2</sup> 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, 1998**

**Tableau 3.11**  
**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -**  
**Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1998**

	Air Canada			Canadian		
	1997	1998	Change	1997	1998	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
<b>Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs</b>						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	269 708	297 596	10.3	153 197	158 123	3.2
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	643 628	576 456	-10.4	407 567	378 941	-7.0
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	141 582	237 140	67.5	80 409	114 156	42.0
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	8 650	7 246	-16.2	7 790	5 810	-25.4
Aircraft rental - Location d'aéronefs	364 886	435 573	19.4	257 341	263 206	2.3
Other expenses - Autres dépenses	15 931	32 459	103.7	2 313	25 419	999.1
<b>Total</b>	<b>1 444 385</b>	<b>1 586 470</b>	<b>9.8</b>	<b>908 617</b>	<b>945 655</b>	<b>4.1</b>
<b>Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol</b>						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	85 245	131 557	54.3	72 594	108 137	49.0
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	55 432	142 007	156.2	41 635	32 955	-20.8
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	1 963	4 962	152.8	87 079	97 734	12.2
Other expenses - Autres dépenses	139 926	112 675	-19.5	14 712	214	-98.5
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	-	...	-	...	-	...
<b>Total</b>	<b>282 565</b>	<b>391 202</b>	<b>38.4</b>	<b>216 020</b>	<b>239 039</b>	<b>10.7</b>
<b>In-flight service - Service de vol</b>						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	204 546	228 739	11.8	119 108	126 908	6.5
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	199 286	218 209	9.5	142 283	127 917	-10.1
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	9 063	7 629	-15.8	8 300	3 996	-51.9
Other expenses - Autres dépenses	59 202	112 923	90.7	50 417	74 770	48.3
<b>Total</b>	<b>472 097</b>	<b>567 501</b>	<b>20.2</b>	<b>320 108</b>	<b>333 591</b>	<b>4.2</b>
<b>Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol</b>						
	118 994	150 413	26.4	74 150	76 105	2.6
<b>Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol</b>						
	.. <sup>1</sup>	.. <sup>1</sup>	...	43 648	51 113	17.1
<b>Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs</b>	<b>2 318 041</b>	<b>2 695 585</b>	<b>16.3</b>	<b>1 562 544</b>	<b>1 645 503</b>	<b>5.3</b>

<sup>1</sup> 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, 1998**
**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, 1998**

		1997	1998	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
<b>Levels I-III - Niveaux I-III</b>				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	6 549	7 205	10.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	551 250	591 699	7.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	9 126	10 054	10.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	342 332	372 759	8.9
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 631	4 022	10.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	181 323	209 098	15.3
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	8 784	9 024	2.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	410 400	430 851	5.0
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	15 076	16 862	11.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	619 089	666 972	7.7
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	5 340	5 944	11.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	224 829	270 282	20.2
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	48 506	53 112	9.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	2 329 224	2 541 662	9.1
<b>Level IV - Niveau IV</b>				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 361	5 456	25.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	187 537	234 288	24.9
<b>Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile</b>				
<b>Levels I-III - Niveaux I-III</b>				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	5 243 376	5 628 781	7.4
Cost - Coût	\$ '000	1 523 506	1 398 891	-8.2
Gasoline - Essence	L '000	24 607	24 663	0.2
Cost - Coût	\$ '000	14 837	14 921	0.6
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	453	402	-11.2
Cost - Coût	\$ '000	3 023	2 729	-9.7
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	79	82	4.4
Cost - Coût	\$ '000	224	229	2.3
<b>Level IV - Niveau IV</b>				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	204 391	264 699	29.5
Cost - Coût	\$ '000	86 021	102 669	19.4

**Table 4.2**  
**Employment and Fuel Consumption - Canadian**  
**Air Carriers, Level IA, 1998**

**Tableau 4.2**  
**Effectifs et consommation de carburant -**  
**Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1998**

		Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadian	Change Variation
			%		%		%
<b>Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	2 992	6.1	1 831	8.8	1 161	2.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	358 786	4.3	232 677	8.2	126 109	-2.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 802	6.7	4 185	9.7	2 617	2.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	264 351	3.9	160 360	9.8	103 990	-4.0
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 831	11.9	219	0.7	1 612	13.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	117 389	18.0	36 656	9.0	80 732	22.6
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	5 894	-2.5	3 877	11.6	2 018	-21.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	296 741	0.8	207 967	11.3	88 774	-17.4
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 120	10.0	8 727	2.7	5 394	24.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	581 489	5.9	388 873	3.7	192 616	10.5
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	5 309	9.3	3 947	13.1	1 361	-0.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	252 649	20.2	202 355	27.0	50 294	-1.0
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	36 947	6.9	22 785	7.6	14 162	5.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 871 404	6.8	1 228 888	10.1	642 516	1.1
<b>Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile</b>							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 859 580	2.8	2 252 027	0.7	1 607 553	5.8
Cost - Coût	\$ '000	873 960	-16.8	495 019	-23.4	378 941	-6.3
Gasoline - Essence	L '000	-	...	-	...	-	...
Cost - Coût	\$ '000	-	...	-	...	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	259	-22.4	238	9.5	21	-82.1
Cost - Coût	\$ '000	1 695	-21.3	1 548	12.3	148	-80.9
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,**  
**1998**

**Tableau 4.3**  
**Traitements et salaires par secteur, par province et**  
**territoire - Transporteurs aériens canadiens des**  
**niveaux I-IV, 1998**

	1997	1998	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Domestic - Intérieur</b>			
Newfoundland - Terre-Neuve	52 765	35 018	-33.6
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	11 478	6 322	-44.9
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	61 950	68 330	10.3
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	13 178	17 116	29.9
Quebec - Québec	501 085	555 160	10.8
Ontario	727 809	832 365	14.4
Manitoba	118 814	134 720	13.4
Saskatchewan	24 508	27 795	13.4
Alberta	229 669	264 065	15.0
British Columbia - Colombie-Britannique	551 254	605 594	9.9
Yukon	3 735	3 455	-7.5
Northwest Territories (including Nunavut) - Territoires du Nord-Ouest (incluant Nunavut)	54 964	57 621	4.8
Total	2 351 210	2 607 563	10.9
<b>International</b>	165 550	175 396	5.9
Total	2 516 760	2 782 958	10.6

**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, 1998**
**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, 1998**

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Total		IA		IB-II	
	1998	Change	1998	Change	1998	Change
		1998/1997 Variation		1998/1997 Variation		1998/1997 Variation
kg	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
<b>Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe</b>						
<b>Jet - À réaction</b>						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	47	6.8	31	6.9	16	6.7
(68 040 - 158 757)	185	10.8	119	16.7	59	7.3
(34 020 - 68 039)	100	9.9	69	-4.2	31	72.2
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	120	1.7	25	-3.8	39	21.9
Total jet - Total à réaction	452	7.1	244	6.6	145	20.8
<b>Turboprop - Turbopropulseurs</b>						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	179	5.3	-	...	156	2.6
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	430	20.1	-	...	88	18.9
Total turboprop - Total turbopropulseurs	609	15.3	-	...	244	8.0
<b>Piston - À pistons</b>						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	70	20.7	-	...	5	-28.6
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	696	12.3	-	...	47	-9.6
Total piston - Total à pistons	766	13.0	-	...	52	-11.9
<b>Total</b>	1 827	12.2	244	6.6	441	8.9
<b>Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante</b>						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	156	-5.5	-	...	5	-
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	563	-1.2	-	...	15	-
<b>Total</b>	719	-2.2	-	...	20	-
<b>Total fleet - Total de la flotte</b>	2 546	7.7	244	6.6	461	8.5
			III		IV	
			1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
<b>Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe</b>						
<b>Jet - À réaction</b>						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	-	...	-	...	-	...
(68 040 - 158 757)	7	40.0	-	-100.0	-	-100.0
(34 020 - 68 039)	-	-100.0	-	...	-	...
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	31	82.4	25	-41.9	25	-41.9
Total jet - Total à réaction	38	58.3	25	-49.0	25	-49.0
<b>Turboprop - Turbopropulseurs</b>						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	15	25.0	8	33.3	8	33.3
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	230	17.3	112	27.3	112	27.3
Total turboprop - Total turbopropulseurs	245	17.8	120	27.7	120	27.7
<b>Piston - À pistons</b>						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	25	-13.8	40	81.8	40	81.8
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	360	2.9	289	32.6	289	32.6
Total piston - Total à pistons	385	1.6	329	37.1	329	37.1
<b>Total</b>	668	9.3	474	23.8	474	23.8
<b>Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante</b>						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	2	...	149	-5.7	149	-5.7
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	3	50.0	545	-1.4	545	-1.4
<b>Total</b>	5	25.0	694	-2.4	694	-2.4
<b>Total fleet - Total de la flotte</b>	673	9.4	1 168	6.8	1 168	6.8

**Table 5.2**  
**Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air**  
**Carriers, Level IA, 1998**

**Tableau 5.2**  
**Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs -**  
**Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1998**

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian	
			1997	1998	1997	1998	1997	1998
kg					No.-	Nbre		
<b>Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe</b>								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Airbus	A340	7	8	7	8	-	-
	Boeing	747	13	13	9	9	4	4
	McDonnell-Douglas	DC10	9	10	-	-	9	10
G (68 040 - 158 757)	Airbus	A319	17	34	17	34	-	-
	Airbus	A320	45	46	33	34	12	12
	Boeing	767	40	39	29	29	11	10
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	43	44	-	-	43	44
	McDonnell-Douglas	DC9	29	25	29	25	-	-
E (15 877 - 34 019)	Canadair	CARJ	26	25	26	25	-	-
<b>Total</b>			<b>229</b>	<b>244</b>	<b>150</b>	<b>164</b>	<b>79</b>	<b>80</b>

## Part II

### FARE BASIS

#### Section 6

#### FARE BASIS DATA

##### Average Fares

In 1998, the average air fare (all types, all sectors, coupon origin-destination basis) was \$254.70, up 2.7% from the 1997 level of \$247.90.

The average domestic air fare (all types) was \$192.70, up 5.8% from \$182.10 in 1997, but still 3.5% below the record average of \$199.70 in 1994. The average international air fare was \$361.50, an increase of 0.8% from the 1997 average of \$358.70, but still 5.4% below the record average of \$382.20 posted in 1994 (see Table 6.2).

Average air fares rose in all fare types and sectors. The largest increase was for domestic economy fares, which rose by 18.8%, from \$349.40 in 1997 to \$415.10 in 1998. The smallest increase was for international business class fares, which rose by only 1.0%, from \$1,164.20 in 1997 to \$1,175.40 in 1998.

#### Discount Fare Utilization

##### Domestic Sector

In 1998, a record 87.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and four Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 3.8 percentage points from the previous record level of 83.2% reported in 1997. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of domestic discount travel was a record 86.4%, up 2.9 points from the previous record of 83.5% set in 1997.

Tables 6.3 and 6.4 show that the relation between domestic short-haul services (distances of less than 800 kilometres) and long-haul services (distances of 800 kilometres or more) has been reversed. Since the beginning of the Fare Basis Survey in 1983, long-haul services carried a higher proportion of discount passengers than short-haul services. Since 1995, the gap has steadily closed, until in 1997 they reversed positions. In 1998, domestic short-haul services carried a larger proportion of discount passengers (87.9%) than long-haul services (85.7%).

While a record proportion of discount fares in the domestic sector was recorded in 1998, at the same time average air fares continued to increase for the second consecutive year. VistaJet and Greyhound Air had discontinued domestic scheduled discount services in

## Partie II

### BASE TARIFAIRE

#### Section 6

#### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

##### Tarifs moyens

En 1998, le tarif aérien moyen (tous types de tarifs, tous les secteurs, sur la base de l'origine et de la destination du coupon), s'élevait à 254,70 \$, en hausse de 2,7 % par rapport au tarif moyen de 247,90 \$ observé en 1997.

Le tarif aérien moyen intérieur (tous types de tarifs) s'élevait à 192,70 \$, ce qui représente une hausse de 5,8 % par rapport au niveau de 182,10 \$ observé en 1997, mais il demeure inférieur de 3,5 % par rapport au niveau record de 199,70 \$ observé en 1994. Le tarif aérien moyen international s'établissait à 361,50 \$, soit une hausse de 0,8 % par rapport au niveau de 358,70 \$ observé en 1997, mais il demeure inférieur de 5,4 % par rapport au niveau record de 382,20 \$ enregistré en 1994 (voir tableau 6.2).

Les tarifs aériens moyens ont progressé pour tous les types de tarifs et dans tous les secteurs. Les tarifs économiques des vols intérieurs ont connu l'augmentation la plus forte (18,8 %) passant de 349,40 \$ en 1997 à 415,10 \$ en 1998. Les tarifs de la classe affaires des vols internationaux ont connu la hausse la plus faible (1,0 %) passant de 1 164,20 \$ en 1997 à 1 175,40 \$ en 1998.

#### Utilisation des tarifs réduits

##### Secteur intérieur

En 1998, 87,0 % des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de quatre 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 3,8 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 83,2 % observé en 1997. 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 86,4 %, soit une progression de 2,9 points de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 83,5 % obtenu en 1997.

Selon les tableaux 6.3 et 6.4, la relation entre les services court-courriers (distances inférieures à 800 kilomètres) et les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus) dans le secteur intérieur a été renversée. Depuis le début de l'Enquête sur la base tarifaire en 1983, les services long-courriers ont transporté une plus grande proportion de passagers utilisant les tarifs réduits que les services court-courriers. Depuis 1995, l'écart a rétréci d'une façon soutenue jusqu'en 1997, alors que les positions ont été renversées. En 1998, les vols court-courriers ont transporté une plus grande proportion de passagers à tarifs réduits (87,9 %) que les services long-courriers (85,7 %).

En 1998, alors qu'une proportion inégalée de tarifs réduits a été enregistrée dans le secteur intérieur, au même moment les tarifs aériens moyens ont continué à progresser pour la deuxième année consécutive. VistaJet et Greyhound Air avaient discontinué leurs services réguliers intérieurs à rabais en

September 1997. Canadian Airlines International Ltd. announced decreases in domestic capacity in 1998 in favour of transborder and international routes. In October 1998, Air Atlantic, a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd., shut down. Its routes were taken over by Inter-Canadien.

The increase in average domestic air fares also coincided with strong growth in the domestic air travel market. In 1998, domestic origin and destination traffic grew by 17.3% over the previous year.

### International Sector

The international sector reported a greater utilization of discount fares in 1998 than the domestic sector. A record level of 90.5% (nine out of every ten) of international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 1.1 percentage points from the previous record of 89.4% in 1997. In terms of international passenger-kilometres, 92.1% were discount, up 0.9 points from the previous record level of 91.2% in 1997.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1998, only 4.8% of international passengers paid for a full fare economy class ticket (a little over half of the 9.0% of passengers who used economy fares on domestic routes). This represented only 2.3% of international passenger-kilometres.

### Provincial Synopsis

In 1998, 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 87.0%. The percentages varied from 79.9% for Manitoba to 89.4% for Newfoundland (see Table 6.5).

The increase in the use of discount fares in the domestic sector in 1998 was widespread among the provinces, eight of them posting increases<sup>1</sup>. The largest increases were 4.7 percentage points in British Columbia and 4.3 percentage points in Manitoba.

The percentage of passengers travelling on discount fares shown for a province applies to coupons lifted in that province, and does not necessarily apply to passengers whose trip began in that province. The ticket origin for a coupon lifted in Newfoundland, for example, may in fact have been Quebec or Nova Scotia. In this case, either Quebec or Nova Scotia would have also recorded an enplaned passenger using a discount fare.

septembre 1997. En 1998, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont annoncé des diminutions de leur capacité intérieure en faveur des liaisons transfrontalières et internationales. En octobre 1998, Air Atlantic, un transporteur régional affilié des Lignes aériennes Canadien International Ltée, a cessé ses activités. Ses liaisons ont été reprises par Inter-Canadien.

L'augmentation des tarifs aériens moyens intérieurs a été accompagnée également par une forte croissance du trafic aérien dans le marché intérieur. En 1998, le trafic d'origine et de destination dans le marché intérieur a progressé de 17,3 % par rapport à l'année antérieure.

### Secteur international

En 1998, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau record de 90,5 % des passagers des vols internationaux réguliers (neuf passagers sur dix) ont voyagé à tarifs réduits, soit une hausse de 1,1 point de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 89,4 % en 1997. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 92,1 %, soit une hausse de 0,9 point par rapport au pourcentage record de 91,2 % enregistré en 1997.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1998, seulement 4,8 % des passagers internationaux ont payé les plein tarifs de la classe économique, soit un peu plus de la moitié des 9,0 % des passagers qui ont utilisé les tarifs économiques sur les liaisons intérieures. Ceci représentait seulement 2,3 % des passagers-kilomètres internationaux.

### Sommaire provincial

En 1998, 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 87,0 %. À cet égard, les pourcentages ont varié entre 79,9 % au Manitoba et 89,4 % à Terre-Neuve (voir tableau 6.5).

En 1998, l'augmentation dans l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur était répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses.<sup>1</sup> Les hausses les plus fortes s'observent en Colombie-Britannique (4,7 points de pourcentage) et au Manitoba (4,3 points de pourcentage).

Le pourcentage de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits dans une province s'applique aux coupons prélevés dans cette province et il ne s'applique pas nécessairement aux passagers dont l'origine du voyage se trouve dans cette province. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Terre-Neuve, par exemple, peut être en réalité le Québec ou la Nouvelle-Écosse. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de la Nouvelle-Écosse auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

<sup>1</sup> Due to the confidentiality of data, the results for 1997 for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed. - À cause de la confidentialité des données, les résultats pour 1997 pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

## Trends for Selected Cities

At the city level, the average domestic air fare in 1998 ranged between a low of \$161.60 in Saskatoon, to a high of \$224.80 in Toronto. The average domestic air fare of \$192.70 was also exceeded in Winnipeg (\$214.10), Ottawa (\$209.60), Halifax (\$196.70), and Montréal (\$194.70). The average domestic air fare increased in the ten selected cities, with increases ranging from 0.1% in Halifax to 16.7% in Ottawa.

In 1998, business class fares increased in nine of the ten selected cities for short-haul services<sup>2</sup> and in all of the ten selected cities for long-haul services (see Table 6.7). Among the ten cities, the largest increase in domestic business class fares for long-haul trips was 17.6%, paid by the passengers who enplaned in Winnipeg. Winnipeg also recorded the largest increase in short-haul business class fares (25.4%).

Economy class fares also increased in nine cities on short-haul routes<sup>2</sup> and in all cities on long-haul routes. The largest increase for short-haul trips was in Ottawa (31.1%); the largest increase for long-haul trips was in Winnipeg (22.8%).

Average discount fares rose in nine cities on short-haul routes<sup>2</sup> and in all cities on long-haul routes. The largest increase for short-haul trips was in Ottawa (25.3%); the largest increase for long-haul trips was in Calgary (17.7%). The highest average discount fare for short-haul trips was in Montréal (\$160.10). For long-haul trips, the highest average discount fare was in Ottawa (\$225.70).

As shown in Table 6.6, the proportion of passengers travelling on short-haul services (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1998 increased in nine of the ten selected Canadian cities<sup>2</sup>. The increases ranged from 1.0 percentage point in Ottawa to 6.4 percentage points in Edmonton.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all ten selected cities of enplanement posted increases in the proportion of discount fares, with gains ranging from 1.5 percentage points in Regina to 3.8 percentage points in Winnipeg.

For total domestic trips, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 80% in all selected cities: Vancouver (89.0%) ranked first, followed by Montréal (88.9%) and Calgary and Halifax (88.0%).

The highest proportion of domestic short-haul business class passengers was in Ottawa (4.9%). For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Vancouver (6.2% and 5.2%,

## Tendances dans certaines villes

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 161,60 \$ à Saskatoon et 224,80 \$ à Toronto. Ce tarif a également dépassé le niveau moyen national de 192,70 \$ à Winnipeg (214,10 \$), Ottawa (209,60 \$), Halifax (196,70 \$), et Montréal (194,70 \$). Le tarif aérien moyen intérieur a progressé dans les dix villes choisies, les hausses oscillant entre 0,1 % à Halifax et 16,7 % à Ottawa.

En 1998, les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans neuf des dix villes choisies pour les voyages court-courriers<sup>2</sup> et dans les dix villes choisies pour les voyages long-courriers (voir tableau 6.7). Parmi les dix villes, c'est à Winnipeg que le tarif d'affaires des vols intérieurs long-courriers a connu la plus forte progression, soit, 17,6 %. Winnipeg a aussi enregistré la plus forte augmentation pour le tarif de la classe affaires des vols court-courriers, soit 25,4 %.

Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans neuf villes pour les voyages court-courriers<sup>2</sup> et dans toutes les villes pour les voyages long-courriers. Ottawa a enregistré l'augmentation la plus forte pour les voyages court-courriers (31,1 %); Winnipeg a enregistré l'augmentation la plus forte pour les voyages long-courriers (22,8 %).

Les tarifs réduits moyens ont progressé dans neuf villes pour les voyages court-courriers<sup>2</sup> et dans toutes les villes pour les voyages long-courriers. L'augmentation la plus forte pour les voyages court-courriers a été enregistrée à Ottawa (25,3 %); l'augmentation la plus forte pour les voyages long-courriers, à Calgary (17,7 %). Pour les services court-courriers, Montréal a enregistré le tarif réduit moyen le plus élevé (160,10 \$). Pour les services long-courriers, le tarif réduit moyen le plus élevé a été observé à Ottawa (225,70 \$).

Comme l'indique le tableau 6.6, la proportion de passagers voyageant sur les services court-courriers (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1998 a subi une augmentation dans neuf des dix villes canadiennes choisies<sup>2</sup>. Les hausses variaient entre 1,0 point de pourcentage à Ottawa et 6,4 points de pourcentage à Edmonton.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement choisies ont enregistré des gains au titre des passagers voyageant à prix réduit. Les hausses ont oscillé entre 1,5 point de pourcentage à Regina et 3,8 points de pourcentage à Winnipeg.

Pour les vols intérieurs totaux, la proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 80 % dans toutes les villes choisies: Vancouver (89,0 %) s'est classée au premier rang, suivie de Montréal (88,9 %) et Calgary et Halifax (88,0 %).

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 (4,9 %). Pour les services de la classe affaires sur les vols intérieurs long-courriers, les

<sup>2</sup> Halifax had no short-haul traffic on Level I carriers in 1997. - En 1997, Halifax ne totalisait aucun trafic court-courrier sur des transporteurs de niveau I.

respectively). Eight of the ten cities showed decreasing proportions of business class travellers on long-haul services.

### Yields from a Hub Perspective

In 1998, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and four Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose sharply compared to 1997 for all fare types in almost all hub categories (see Table 6.8).

The largest increase in average yield for a specific fare category was for business class fares in the hub category *medium-small*, which rose by 27.1% to a value of 61.8 cents per passenger-kilometre, relative to 48.7 cents per passenger-kilometre in 1997 for the same category. The second largest increase was in the same hub category, 21.6% for economy class fares which rose from 49.0 cents per passenger-kilometre in 1997 to 59.6 cents per passenger-kilometre in 1998.

The lowest average yield for a specific fare category was 8.3 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category *large-large*, an increase of 9.1% from 1997. The lowest yields in each fare class were found in the hub combination *large-large*. The smallest increase for a specific fare category was for discount fares in the class *small-small*, which remained unchanged at 26.2 cents per passenger-kilometre.

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

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

Comme l'indique le tableau 6.8, en 1998, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par quatre transporteurs aériens de niveau II pour tous les groupes tarifaires, dans le marché intérieur régulier, a subi de fortes hausses par rapport à 1997 dans presque toutes les catégories de villes-pivots.

La hausse la plus forte du revenu moyen pour un groupe tarifaire spécifique était de 27,1 % pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit*. Le revenu moyen a atteint une valeur de 61,8 cents par passager-kilomètre, comparativement à 48,7 cents par passager-kilomètre en 1997 pour la même catégorie. La deuxième augmentation en importance du revenu moyen était observée dans la même catégorie de villes-pivots, soit 21,6 % pour les tarifs de la classe économique. Il s'agit d'une augmentation de 49,0 cents par passager-kilomètre en 1997 à 59,6 cents par passager-kilomètre en 1998.

Le revenu moyen le moins élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 8,3 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots *grand-grand*; ceci représente une augmentation de 9,1 % par rapport à 1997. On observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la combinaison de villes-pivots *grand-grand*. L'augmentation la plus faible pour un groupe tarifaire spécifique a été observée pour les tarifs réduits dans la catégorie *petit-petit*. Le rendement est demeuré inchangé à 26,2 cents par passager-kilomètre.

**Table 6.1**  
**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled**  
**Services, 1995-1998**

**Tableau 6.1**  
**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe**  
**tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup>**  
**- Services réguliers, 1995-1998**

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
		(1992 = 100.0)		
Domestic - Intérieur	1995	110.1	120.8	103.4
	1996	108.6	128.4	95.3
	1997	115.5	140.3	99.5
	1998	129.6	163.2	109.1
Southern services - Services secteur sud	1995	110.2	120.9	103.2
	1996	108.7	128.7	95.0
	1997	115.1	140.5	98.8
	1998	...	...	...
Northern services - Services secteur nord	1995	108.2	118.9	108.2
	1996	109.3	125.3	101.6
	1997	123.0	137.1	117.3
	1998	...	...	...
International	1995	104.8	118.2	101.7
	1996	103.3	131.7	97.5
	1997	113.5	157.7	105.8
	1998	119.7	169.7	114.0

**Table 6.2**  
**Average Fares by Sector and Fare Type**  
**Group - Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> -**  
**Scheduled Services, 1998**

**Tableau 6.2**  
**Tarifs moyens selon le secteur et le groupe**  
**tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de**  
**niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, 1998**

Sector Secteur	Total		First Class Première classe		Business Class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
	\$											
Domestic - Intérieur	182.10	192.70	**	**	573.30	624.50	349.40	415.10	140.60	152.80	91.50	97.50
Short-haul - Court-courrier	127.20	137.50	**	--	261.30	306.40	214.20	250.30	109.80	121.30	62.50	75.20
Long-haul - Long-courrier	245.90	263.80	**	**	780.10	859.20	533.30	624.10	176.50	194.40	118.10	122.60
International	358.70	361.50	947.70	1 173.60	1 164.20	1 175.40	522.10	560.10	310.90	316.90	213.00	162.40
<b>Total</b>	247.90	254.70	--	--	806.00	840.40	385.50	449.20	206.90	214.60	135.00	127.10

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. As of January 1998, three Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova and Air Ontario) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus. Depuis janvier 1998, trois transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova et Air Ontario) sont également inclus.

**Table 6.3**  
**Distribution of Passengers by Sector and Fare**  
**Type Group - Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> -**  
**Scheduled Services, 1998**

**Tableau 6.3**  
**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe**  
**tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup>**  
**- Services réguliers, 1998**

Sector	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
	%									
<b>Domestic - Intérieur</b>	--*	--*	3.9	3.5	11.9	9.0	83.2	87.0	0.9	0.5
Short-haul - Court-courrier	**	**	2.9	2.6	12.8	9.0	83.5	87.9	0.8	0.5
Long-haul - Long-courrier	**	**	5.1	4.6	10.9	9.1	82.9	85.7	1.0	0.6
<b>International</b>	0.1	0.1	4.3	3.9	5.3	4.8	89.4	90.5	0.9	0.8
<b>Total</b>	--	--	4.1	3.6	9.4	7.5	85.5	88.3	0.9	0.6

**Table 6.4**  
**Distribution of Passenger-kilometres by Sector**  
**and Fare Type Group - Canadian Air Carriers,**  
**Level I<sup>1</sup> - Scheduled Services, 1998**

**Tableau 6.4**  
**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur**  
**et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens**  
**de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, 1998**

Sector	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
	%									
<b>Domestic - Intérieur</b>	--*	--*	5.3	4.6	10.3	8.4	83.5	86.4	1.0	0.6
Short-haul - Court-courrier	**	**	3.1	2.9	11.8	8.2	84.3	88.4	0.8	0.5
Long-haul - Long-courrier	**	**	5.8	5.1	9.9	8.4	83.3	85.9	1.0	0.6
<b>International</b>	0.1	0.1	5.2	4.8	2.7	2.3	91.2	92.1	0.9	0.7
<b>Total</b>	--	--	5.2	4.7	5.4	4.5	88.4	90.0	0.9	0.6

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. As of January 1998, three Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova and Air Ontario) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus. Depuis janvier 1998, trois transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova et Air Ontario) 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 I<sup>1</sup> - Scheduled Services, 1998**

**Tableau 6.5**  
**Répartition des passagers intérieurs selon la province**  
**et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs**  
**aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, 1998**

Province and territory of enplanement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
	%									
Newfoundland -Terre-Neuve	-	**	4.2	2.6	8.5	7.4	86.7	89.4	0.6	0.6*
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Edouard	x	-	x	1.9*	x	8.6	x	89.3	x	0.2*
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	--	**	4.3	3.2	10.6	8.1	84.4	88.2	0.6	0.5
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	x	-	x	1.8	x	11.9	x	85.8	x	0.4*
Quebec - Québec	--	**	4.2	3.3	10.3	8.9	84.6	87.2	0.8	0.5
Ontario	--	--*	5.3	4.2	10.1	8.5	83.8	86.7	0.9	0.5
Manitoba	--	**	3.4	3.5	19.0	16.0	75.6	79.9	2.0	0.6*
Saskatchewan	--	**	2.0	3.0	13.6	10.6	83.4	85.8	1.0	0.6*
Alberta	--	--*	3.3	3.3	12.9	9.2	82.8	87.0	1.0	0.5
British Columbia <sup>2</sup> - Colombie- Britannique <sup>2</sup>	--	--*	3.0	2.9	12.6	7.8	83.6	88.7	0.8	0.5
Yukon and Northwest Territories (including Nunavut) - Yukon et Territoires du Nord-Ouest (incluant Nunavut)	x	**	x	2.6	x	21.8	x	74.7	x	0.9
Total	--	--	3.9	3.5	11.9	9.0	83.2	87.0	0.9	0.5

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. As of January 1998, three Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova and Air Ontario) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus. Depuis janvier 1998, trois transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova et Air Ontario) sont également inclus.

<sup>2</sup> For 1997, includes Yukon and Northwest Territories. - Pour 1997, 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 I<sup>1</sup> - Scheduled Services, 1998**

**Tableau 6.6**  
**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe**  
**tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs**  
**aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, 1998**

City of enplanement <sup>2</sup>	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire										
	1997	1998	Change Variation	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement <sup>2</sup>				Passagers	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre				
	No. - Nbre ( <sup>000</sup> )	%		1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
<b>Short-haul (&lt; 800 km) - Court-courrier (&lt; 800 km)</b>													
Calgary	1 374	1,444	5.1	**	**	2.2	2.5	9.7	6.8	87.1	90.2	0.9	0.5
Edmonton	478	481	0.7	**	**	1.1	1.8	19.0	12.5	78.8	85.2	1.1	0.4
Halifax	-	169	...	-	-	-	1.8	-	6.9	-	90.9	-	0.5*
Montréal	1,062	1,305	22.9	**	**	4.8	3.8	8.3	6.7	86.2	88.9	0.7*	0.5
Ottawa	614	699	13.8	**	**	5.5	4.9	7.6	7.4	86.1	87.1	0.7*	0.5*
Regina	157	163	3.7	-	**	1.4	2.9	16.9	12.9	80.5	83.5	**	0.7*
Saskatoon	177	168	-5.2	**	**	1.2	2.6	13.9	10.3	84.0	86.4	1.0*	0.6*
Toronto	1,730	2,194	26.8	--*	--*	4.9	3.8	7.7	6.3	86.9	89.4	0.5	0.4
Vancouver	1,451 <sup>f</sup>	1,477	1.8	**	**	2.2	2.2	13.0 <sup>f</sup>	8.1	84.1 <sup>f</sup>	89.2	0.7	0.5
Winnipeg	131	143	9.5	-	-	1.1	2.2*	31.4	25.2	66.2	71.9	1.3*	0.7*
Total	7,175 <sup>f</sup>	8,244	14.9	--*	--	3.4	3.1	10.8 <sup>f</sup>	7.8	85.1	88.6	0.8	0.5
<b>Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)</b>													
Calgary	729	786	7.9	--*	--*	7.1	6.2	11.2	9.3	80.8	83.9	0.9*	0.6*
Edmonton	645	696	7.9	**	**	3.7	3.5	9.4	7.4	86.0	88.6	0.9	0.4*
Halifax	493	684	38.7	**	**	4.3	3.8	10.6	8.4	84.4	87.3	0.6*	0.5*
Montréal	263	338	28.7	**	**	5.7	4.0	8.7	6.5	85.1	88.8	0.6*	0.7*
Ottawa	268	324	21.0	-	**	6.2	5.1	11.4	9.3	81.4	85.1	1.0*	0.5*
Regina	85	93	8.9	**	-	3.2	3.5	10.6	9.5	85.1	86.6	**	0.3*
Saskatoon	91	98	7.3	**	-	3.7	3.5	10.2	8.1	85.6	87.9	**	**
Toronto	2,498	2,637	5.6	--*	--*	5.8	5.0	11.1	9.6	82.0	84.7	1.1	0.6*
Vancouver	1,455 <sup>f</sup>	1,497	2.9	**	**	5.3 <sup>f</sup>	5.2	7.1 <sup>f</sup>	5.6	86.8 <sup>f</sup>	88.7	0.8	0.6*
Winnipeg	662	709	7.0	**	**	3.9	3.9	15.4	13.1	78.6	82.4	2.1	0.6*
Total	7,188 <sup>f</sup>	7,861	9.4*	--*	--*	5.3	4.7	10.4 <sup>f</sup>	8.7	83.2	86.0	1.0	0.6
<b>Total Domestic - Total Intérieur</b>													
Calgary	2,103	2,231	6.1	**	--*	3.9	3.8	10.2	7.7	84.9	88.0	0.9	0.5
Edmonton	1,123	1,177	4.8	**	**	2.6	2.8	13.5	9.5	82.9	87.2	1.0	0.4
Halifax	493	853	73.0	**	**	4.3	3.4	10.6	8.1	84.4	88.0	0.6	0.5
Montréal	1,325	1,643	24.1	**	**	4.9	3.8	8.4	6.7	86.0	88.9	0.7	0.6
Ottawa	882	1,023	16.0	**	**	5.7	5.0	8.8	8.0	84.7	86.5	0.8	0.5*
Regina	242	255	5.5	**	**	2.0	3.1	14.7	11.7	82.1	84.7	1.1	0.5*
Saskatoon	268	266	-0.9	**	**	2.0	3.0	12.6	9.5	84.5	86.9	0.8	0.6*
Toronto	4,228	4,831	14.3	--	--*	5.4	4.5	9.7	8.1	84.0	86.9	0.9	0.5
Vancouver	2,906	2,974	2.4	--	--*	3.7	3.7	10.0	6.8	85.4	89.0	0.8	0.5
Winnipeg	793	852	7.4	**	**	3.5	3.6	18.0	15.2	76.5	80.6	2.0	0.6*
Total	14,363	16,105	12.1	--	--	4.3	3.9	10.6	8.2	84.2	87.3	0.9	0.5

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. As of January 1998, three Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova and Air Ontario) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus. Depuis janvier 1998, trois transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova et Air Ontario) sont également inclus.

<sup>2</sup> 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 I<sup>1</sup>**  
**- Scheduled Services, 1998**

**Tableau 6.7**  
**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour**  
**des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens**  
**de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, 1998**

City of enplanement <sup>2</sup>	Fare type group - Groupe tarifaire											
	Total		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement <sup>2</sup>			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1998	98/97 Variation	Change 1998	98/97 Variation	Change 1998	98/97 Variation	Change 1998	98/97 Variation	Change 1998	98/97 Variation	Change 1998	98/97 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-haul (&lt; 800 km) - Court-courrier &lt; 800 km)</b>												
Calgary	105.30	1.8	**	...	298.40	4.8	219.00	11.0	91.50	3.2	66.90	9.8
Edmonton	105.60	6.4	**	...	211.50	12.3	211.70	12.8	88.00	13.9	57.50	-8.7
Halifax	129.90	...	-	...	284.90	...	231.60	...	119.30	...	101.70*	...
Montréal	171.40	11.9	**	...	308.60	21.2	251.70	24.6	160.10	11.4	79.30	34.8
Ottawa	163.50	24.6	**	...	285.80	21.8	244.50	31.1	150.30	25.3	65.00*	-26.0
Regina	132.60	5.0	**	...	361.30	18.2	313.50	14.2	97.20	4.9	73.20*	-6.5
Saskatoon	123.60	6.5	**	...	347.10	19.2	317.40	15.0	93.70	6.9	97.60	36.9
Toronto	161.50	10.2	**	...	301.80	19.5	260.00	24.8	149.00	10.0	69.70	4.9
Vancouver	109.00	-1.9	**	...	314.40	11.6	220.80	5.7	94.10	2.2	67.00	36.8
Winnipeg	177.80	5.3	-	...	418.40	25.4	356.30	16.3	108.80	6.1	101.60*	28.0
Total	139.00	9.6	**	...	302.10	17.0	247.70	17.0	124.00	11.3	71.60	13.5
<b>Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)</b>												
Calgary	311.60	11.9	**	...	946.10	15.3	729.20	19.9	220.00	17.7	98.80*	-17.6
Edmonton	220.30	6.5	**	...	712.30	11.2	636.40	19.4	166.10	8.4	135.50	-0.1
Halifax	213.20	8.6	**	...	574.10	16.5	472.20	15.4	173.20	11.7	101.40	-4.8
Montréal	284.50	-4.9	**	...	1 009.00	3.2	734.00	5.8	219.80	2.4	175.50*	15.5
Ottawa	309.10	6.4	**	...	943.70	11.2	731.70	9.0	225.70	14.7	182.30*	24.9
Regina	231.80	6.5	-	...	761.30	13.6	637.20	22.5	165.80	0.6	166.60*	162.9
Saskatoon	227.20	1.9	-	...	767.90	10.7	651.30	19.2	166.80	1.2	120.80*	8.2
Toronto	277.50	9.0	**	...	895.80	11.6	641.80	18.2	200.40	12.0	117.70*	0.6
Vancouver	275.20	6.4	**	...	976.40	7.7	731.90	20.3	206.30	7.5	121.40	-8.5
Winnipeg	221.50	13.3	**	...	649.40	17.6	533.40	22.8	152.50	14.1	111.70*	23.9
Total	265.20	7.7	**	...	870.60	10.4	639.60	17.6	194.90	10.6	121.80	4.2
<b>Total Domestic - Total Intérieur</b>												
Calgary	178.10	8.5	**	...	668.00	7.6	436.80	23.7	134.70	11.3	79.20	-2.8
Edmonton	173.40	7.7	**	...	582.50	4.3	407.20	24.8	134.90	10.1	104.20	2.9
Halifax	196.70	0.1	**	...	544.10	10.4	431.60	5.5	162.20	4.5	101.50	-4.7
Montréal	194.70	6.9	**	...	458.80	9.4	348.20	15.0	172.30	9.4	102.60*	36.8
Ottawa	209.60	16.7	**	...	500.70	14.7	422.60	12.0	173.80	22.0	101.40*	-7.3
Regina	168.50	6.4	**	...	526.00	3.7	409.30	21.5	122.60	3.1	94.20*	28.1
Saskatoon	161.60	6.2	**	...	531.50	-1.7	422.00	20.7	120.80	5.9	104.50	29.70
Toronto	224.80	6.8	**	...	665.20	11.1	507.60	17.0	176.40	9.8	99.70	-5.4
Vancouver	192.60	4.2	**	...	784.30	8.4	430.90	22.9	150.40	5.3	96.30	3.3
Winnipeg	214.10	12.1	**	...	625.70	15.8	483.90	21.7	146.00	12.9	109.80*	23.3
Total	200.60	7.5	**	...	637.40	9.5	449.50	19.9	158.10	10.2	97.70	3.4

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. As of January 1998, three Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova and Air Ontario) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus. Depuis janvier 1998, trois transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova et Air Ontario) sont également inclus.

<sup>2</sup> 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 I<sup>1</sup> - Scheduled Services, 1998**

**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<sup>1</sup> -**  
**Services réguliers, 1998**

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	
	1998	Change 98/97 Variation	1998	Change 98/97 Variation	1998	Change 98/97 Variation	1998	Change 98/97 Variation	1998	Change 98/97 Variation	1998	Change 98/97 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large / Grand-grand	11.1	6.5	**	...	34.9	12.1	27.4	12.5	8.3	9.1	4.3*	-11.8
Large-Medium / Grand-moyen	17.2	11.2	**	...	42.9	16.7	36.4	19.3	14.2	13.2	7.6	7.3
Large-Small / Grand-petit	17.8	3.3	**	...	46.9	19.2	43.0	13.8	13.6	2.2	10.5	19.5
Medium-Medium / Moyen-moyen	17.3	13.7	**	...	47.7	19.9	38.9	20.2	13.6	18.2	13.4	72.1
Medium-Small / Moyen-petit	25.7	8.0	**	...	61.8	27.1	59.6	21.6	19.7	15.1	15.7	11.6
Small-Small / Petit-petit	31.9	-2.0	-	...	63.3	...	52.3	11.8	26.2	--	27.8*	...

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. As of January 1998, three Level II air carriers (Air Alliance, Air Nova and Air Ontario) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus. Depuis janvier 1998, trois transporteurs aériens de niveau II (Air Alliance, Air Nova et Air Ontario) 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, 1998**
**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, 1998**

Type of movement <sup>1</sup>	1997	1998	Change
Genre de mouvement <sup>1</sup>			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
<b>By sector - Par secteur</b>			
Domestic - Intérieur	2 803 147	2 941 676	4.9
Transborder - Transfrontalier	438 816	490 843	11.9
International - International	71 799	75 775	5.5
<b>By type of operation - Par genre d'exploitation</b>			
Total Commercial - Total commerciaux	2 744 288	2 936 123	7.0
Private - Privés	452 031	465 003	2.9
Government - Officiels	117 443	107 168	-8.7
<b>By flight rules - Par règle de vol</b>			
Instrument flights - Vols aux instruments	2 047 762	2 163 692	5.7
Visual flights - Vols à vue	1 266 000	1 344 602	6.2
<b>By type of power plant - Par groupe motopropulseur</b>			
Jet - À réaction	1 069 320	1 105 649	3.4
Turboprop - Turbopropulseurs	893 011	990 712	10.9
Piston - À pistons	1 173 811	1 233 040	5.0
Helicopter - Hélicoptères	169 777	169 653	-0.1
Other - Autres	7 843	9 240	17.8
<b>By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage</b>			
0 - 5 670 kg	1 612 172	1 670 609	3.6
5 671 - 136 077 kg	1 576 551	1 685 769	6.9
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	125 037	150 581	20.4
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 313 762	3 508 294	5.9

<sup>1</sup> Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

**Table 7.2**  
**Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered**  
**Airports, by Class of Operation, 1998**

**Tableau 7.2**  
**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés**  
**d'une tour de contrôle de NAV CANADA, selon la classe**  
**de vol, 1998**

Rank 1998	Rank 1997	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1998	Rang 1997	Aéroport	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation	1998	Change 1998/1997 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	421 028	6.4	420 846	6.4	182	54.2
2	2	Vancouver Intl. BC	368 388	7.5	368 388	7.5	-	...
3	3	Calgary Intl. AB	257 673	7.8	245 836	9.5	11 837	-17.7
4	4	Boundary Bay BC	212 572	2.1	72 236	5.3	140 336	0.6
5	5	Montréal/Dorval Intl QC	209 173	7.2	209 173	7.2	-	...
6	7	Victoria Intl. BC	183 104	4.9	116 247	5.1	66 857	4.5
7	8	Ottawa /Macdonald-Cartier Intl. ON	181 861	7.4	136 028	11.0	45 833	-1.9
8	6	Montréal/St- Hubert QC	171 127	-12.1	85 749	-11.7	85 378	-12.4
9	10	Toronto/Buttonville ON	170 244	5.6	80 974	5.0	89 270	6.1
10	11	Winnipeg Intl MB	150 085	-3.3	126 893	-2.5	23 192	-7.3
11	14	Toronto City Centre ON	148 248	17.5	67 479	10.1	80 769	24.5
12	9	Halifax Intl. NS	147 526	-12.0	104 686	2.7	42 840	-34.7
13	13	Calgary/Springbank AB	139 227	8.3	44 411	7.0	94 816	8.9
14	12	Abbotsford BC	134 815	-1.0	58 615	3.3	76 200	-4.0
15	19	Waterloo Regional ON	132 377	27.7	50 212	28.4	82 165	27.3
16	15	Québec /Jean Lesage Intl QC	131 529	5.0	93 793	3.3	37 736	9.5
17	18	London ON	117 801	10.0	67 205	10.6	50 596	9.1
18	16	Edmonton Intl. AB	114 544	6.7	110 062	6.7	4 482	5.9
19	17	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	110 205	2.8	67 712	4.3	42 493	0.6
20	20	Winnipeg/St. Andrews MB	106 599	5.5	27 059	8.0	79 540	4.7
21	25	Moncton NB	98 457	23.6	57 030	22.5	41 427	25.1
22	22	Langley BC	97 926	14.7	33 179	9.8	64 747	17.3
23	29	Kelowna BC	95 050	28.8	56 967	15.2	38 083	56.7
24	21	Hamilton ON	94 276	0.2	48 935	-1.3	45 341	1.9
25	23	Thunder Bay ON	88 100	8.9	51 460	6.5	36 640	12.4
26	26	Edmonton City Centre AB	84 488	7.2	74 291	6.6	10 197	12.0
27	31	Oshawa ONT	83 748	17.6	41 544	21.8	42 204	13.7
28	24	Pitt Meadows BC	80 308	0.8	33 603	-1.5	46 705	2.5
29	28	Edmonton/Villeneuve AB	79 947	8.2	16 920	25.2	63 027	4.4
30	32	Regina SK	74 636	7.0	49 791	5.0	24 845	11.2
31	27	St John's NF	74 415	-1.7	48 899	2.7	25 516	-9.1
32	30	Chicoutimi/St- Honoré QC	71 628	-0.8	27 070	2.2	44 558	-2.5
33	34	Prince George BC	65 095	4.2	41 274	0.5	23 821	11.4
34	35	Sudbury ON	64 627	6.7	36 620	3.0	28 007	12.0
35	38	Sault Ste. Marie ON	63 167	17.6	33 221	15.5	29 946	19.9
36	33	Vancouver Harbour BC	63 000	-4.4	53 366	4.0	9 634	-33.9
37	39	Gander Intl. NF	61 169	15.4	39 651	12.0	21 518	22.1
38	36	Windsor ON	60 000	6.9	34 310	15.4	25 690	-2.7
39	37	Yellowknife NT	55 598	1.0	34 039	-3.1	21 559	8.1
40	40	Montréal/Mirabel Intl QC	47 959	-5.4	41 556	-12.0	6 403	83.5
41	41	St-Jean QC	45 342	-9.7	30 656	-5.3	14 686	-17.7
42	43	North Bay ON	35 808	1.5	21 174	3.0	14 634	-0.5
43	42	Whitehorse YT	32 233	-19.8	21 333	3.6	10 900	-44.4
44	44	Sept-Iles QC	31 447	-5.3	27 801	-6.5	3 646	5.0
<b>Total top (25)</b>			<b>2 888 343</b>	<b>4.7</b>	<b>1 810 779</b>	<b>6.0</b>	<b>1 077 564</b>	<b>2.6</b>
<b>Total (44)</b>			<b>5 256 550</b>	<b>5.2</b>	<b>3 508 294</b>	<b>5.9</b>	<b>1 748 256</b>	<b>3.9</b>

**Section 8**  
**AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES**

**Table 8.1**  
**Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by**  
**Type of Aircraft, 1998**

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1997	1998	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	20 985	20 830	-0.7
Helicopters - Hélicoptères	1 655	1 676	1.3
Gliders - Planeurs	587	592	0.9
Balloons - Aérostats	448	438	-2.2
Gyroplanes - Autogires	168	173	3.0
Airships - Dirigeables	2	2	-
Ultra-light - Ultra-léger	4 208	4 305	2.3
Total	28 053	28 016	-0.1

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, 1998**

**Tableau 8.2**  
**Licences de pilote en vigueur au Canada, 1998**

	1997	1998	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	30 365	28 215	-7.1
Commercial - Professionnel	10 551	12 051	14.2
Airline transport - De ligne	10 563	11 297	6.9
Sub-total - Sous-total	51 479	51 563	0.2
Glider - Planeur	7 070	5 922	-16.2
Gyroplane - Autogire	21	22	4.8
Free balloon - Ballon libre	339	265	-21.8
Ultra-light Pilot - Pilote d'ultra-léger	2 846	2 634	-7.4
Recreational Pilot - Pilote de loisir	756	835	10.4
Total	62 511	61 241	-2.0

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.

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.

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:

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

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

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

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 1998 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 1998 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) 951-0141.

## Méthodes d'enquête

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

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

## Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasinage de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

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

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

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

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (613) 951-0141.

**Factors Which May Have Influenced The Data**

- a) Revisions were made to the 1997 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1997 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1997 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1998 are shown in the following table with comparative 1997 data:

**Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données**

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1997 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1997 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1997.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1998 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1997 sont également présentées.

	1997	1998	Change Variation %	
Level IA	2	2	-	Niveau IA
Level IB-II	25	26	4.0	Niveau IB-II
Level III	66	72	9.1	Niveau III
Level IV	105	126	20.0	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>198</b>	<b>226</b>	<b>14.1</b>	<b>Total</b>

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1998 are as follows: Level IB-II - 0, Level III - 0 and Level IV - 5.
- d) Estimates for non-response totaled 1.2% in 1998.
- 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 226 carriers in 1998, 123 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 88.1% 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) Beginning in 1995, operational data for Canadian Airlines International Ltd. include frequent flyer redemptions. Air Canada's started including frequent flyer redemptions with their 1997 data

- c) Pour l'année 1998, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau IB-II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 5.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 1,2 % en 1998.
- 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 226 transporteurs en 1998, 123 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 88,1 % 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) Depuis 1995, les statistiques d'exploitation pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points. Les données pour Air Canada comprennent les vols de grands voyageurs effectués en échange de points depuis l'année 1997.

## 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.

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

Catalogue Title		\$	Titre
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 43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205-XIB	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00 47.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
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	
52-001-XPB	Railway Carloadings, M., Bil.	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	
53-215-XIB	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	30.00 40.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
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	
54-205-XIB	Shipping in Canada, A., Bil.	39.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.
54-205-XPB		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 1-613-951-1584 or by Internet [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca).

April 2000

**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 1-613-951-1584 ou par Internet [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca).

Avril 2000

**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

Gord Baldwin, Assistant Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Main Building, Room 1506  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6  
Telephone: (613) 951-0407  
Facsimile: (613) 951-0009

Ruth Martin  
Chief  
Trucking Section  
Telephone: (613) 951-5700  
Facsimile: (613) 951-0579

Doug O'Keefe  
Chief  
Multimodal Transport Section  
Telephone: (613) 951-0291  
Facsimile: (613) 951-0009

Andrea Mathieson  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
Telephone: (613) 951-8699  
Facsimile: (613) 951-0010

**Standards of service to the public**

Statistics Canada is committed to serving its client 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.

**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 and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

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

Gord Baldwin, Directeur Adjoint  
Division des transports  
Statistique Canada  
Immeuble Principal, Pièce 1506  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6  
Téléphone: (613) 951-0407  
Télécopieur: (613) 951-0009

Ruth Martin  
Chef  
Section de camionnage  
Téléphone: (613) 951-5700  
Télécopieur: (613) 951-0579

Doug O'Keefe  
Chef  
Section des transports multimodaux  
Téléphone: (613) 951-0291  
Télécopieur: (613) 951-0009

Andrea Mathieson  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
Téléphone: (613) 951-8699  
Télécopieur: (613) 951-0010

**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.

**Note de reconnaissance**

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