



**Canadian
Civil
Aviation
1995**



**Aviation
civile
canadienne
1995**

Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Aviation Statistics Centre, Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (819) 997-1986) facsimile number (819) 953-8499) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

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

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

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

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

How to order publications

Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, the Statistics Canada Regional Reference Centres, or from:

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

Telephone: (613) 951-7277
Fax: (613) 951-1584
Toronto (credit card only): (416) 973-8018
Internet: order@statcan.ca

Standards of service to the public

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

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (819) 997-1986, télécopieur (819) 953-8499) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

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

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

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

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

Comment commander les publications

On peut se procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des centres de consultation régionaux de Statistique Canada, ou en écrivant à :

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

Téléphone : (613) 951-7277
Télécopieur : (613) 951-1584
Toronto (carte de crédit seulement) : (416) 973-8018
Internet : order@statcan.ca

Normes de service au public

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



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1995

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

Aviation civile canadienne

1995

Published by authority of the Minister responsible for
Statistics Canada

© Minister of Industry, 1996

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 License Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1996

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

Catalogue No. 51-206-XPB

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de
Statistique Canada

© Ministre de l'industrie, 1996

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1996

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

No 51-206-XPB au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

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

Note de reconnaissance

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

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

CONVERSION FACTORS

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

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

ACKNOWLEDGEMENTS

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

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

Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

Fare Analysis and International Traffic Unit:

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

Systems Section:

Marc Maisonneuve	Tom Kean
------------------	----------

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



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

..	nombres indisponibles.
...	n'ayant pas lieu de figurer.
-	néant ou zéro.
--	nombres infimes.
p	nombres provisoires.
r	nombres rectifiés.
x	confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

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

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

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division de transports, Statistique Canada, sous la direction générale de T. Trépanier, directrice de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont A. Mathieson est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

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

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

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

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

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve	Tom Kean
------------------	----------

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



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xiii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1994-1995	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics - Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-III,	4
Table 2.3 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA	5
Table 2.4 Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	7
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
Table 3.2 Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA	9
Table 3.3 Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	11
Table 3.4 Income Statement - Canadian Air Carriers, Operating Helicopters Only, Levels I-IV	12
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels IB-IV	13
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	17
Table 3.7 Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xiii
SECTION 1 REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1994-1995	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	7
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
Tableau 3.2 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA	9
Tableau 3.3 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	11
Tableau 3.4 État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	12
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV	13
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	17
Tableau 3.7 Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents

	Page
Table 3.8	19
Table 3.9	20
Table 3.10	21
Table 3.11	22
SECTION 4	EMPLOYMENT AND FUEL DATA
Table 4.1	23
Table 4.2	24
Table 4.3	25
SECTION 5	AIRCRAFT FLEET
Table 5.1	26
Table 5.2	27
PART II	FARE BASIS
SECTION 6	FARE BASIS DATA
Table 6.1	33
Table 6.2	33

Table des matières

	Page
Tableau 3.8	19
Tableau 3.9	20
Tableau 3.10	21
Tableau 3.11	22
SECTION 4	DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT
Tableau 4.1	23
Tableau 4.2	24
Tableau 4.3	25
SECTION 5	FLOTTE D'AÉRONEFS
Tableau 5.1	26
Tableau 5.2	27
PARTIE II	BASE TARIFAIRE
SECTION 6	DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE
Tableau 6.1	33
Tableau 6.2	33

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	
PART III		PARTIE III	
CIVIL AVIATION		AVIATION CIVILE	
SECTION 7		SECTION 7	
AIRCRAFT MOVEMENTS		MOUVEMENTS D'AERONEFS	
Table 7.1	39	Tableau 7.1	39
Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement		Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	
Table 7.2	40	Tableau 7.2	40
Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation		Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	
SECTION 8		SECTION 8	
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES		AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
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	
Notes to Users		Notes aux utilisateurs	

Table of Contents

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

Table des matières

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

Highlights

Operating Statistics

- In 1995, Canadian Level I to IV air carriers reported a record level of passenger-kilometres flown. The 10% growth in passenger-kilometres in 1995 represents the largest annual increase since 1988. Before 1988, passenger-kilometres were collected for scheduled flights, but not charter flights.
- Growth took place in each of the geographic sectors in 1995. Viewed in terms of percentage increases in passengers, the growth was most pronounced in the transborder market, which was up by 14%. This transborder growth was precipitated by the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995. The agreement led to the introduction of many new direct flights between transborder city pairs. The number of transborder flights by large Canadian carriers (scheduled and charter) increased by 33% in 1995, compared to a 20% increase by U.S. carriers. Airport tower records indicate that Air Canada increased its transborder flights by 40%, from 43 000 to 60 000, and this accounted for 84% of the increases by Canadian carriers. Air Canada used its 50 seat Canadair Jets for much of its new operations. By January 1996 Air Canada had acquired 14 of these aircraft.
- In the domestic market, Canadian air carriers reported 6% growth in passenger-kilometres. The domestic market is characterized by competition between the families of the two major carriers (which include their network of affiliate scheduled carriers), and the large charter carriers. Over the last decade, these charter carriers have included Air Transat, Canada 3000, Nationair, Royal Aviation and others). 1995 marks the first year since deregulation in 1988 that this charter group did not increase its domestic market share, with respect to the total operations of the two families of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI). The share of the charter group had risen from 0.1% in 1988 to 11% in 1994, but fell to 10% in 1995.
- Seasonally adjusting the quarterly data shows that the Canadian passenger market was on an upswing between the third quarter of 1993 and the third quarter of 1995. (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.) During the period noted above, Canadian carriers

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1995, les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV ont déclaré un niveau sans précédent du nombre de passagers-kilomètres parcourus. L'augmentation de 10 % du nombre de passagers-kilomètres en 1995 est la plus importante hausse annuelle depuis 1988. Avant 1988, le nombre de passagers-kilomètres était comptabilisé pour les vols réguliers, mais pas pour les vols d'affrètement.
- En 1995, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance. Si l'on examine les résultats en pourcentage de l'augmentation des passagers, c'est le marché transfrontalier (en hausse de 14 %) qui a affiché la croissance la plus prononcée. L'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995 entre le Canada et les États-Unis, a précipité cet accroissement des activités transfrontalières. L'accord a favorisé la mise en service de nombreuses liaisons transfrontalières directes. Le nombre de vols transfrontaliers (réguliers et d'affrètement) effectués par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 33 % en 1995, comparativement à 20 % chez les transporteurs américains. Les chiffres recueillis par les tours de contrôle des aéroports indiquent que le nombre des vols transfrontaliers d'Air Canada a augmenté de 40 %, passant de 43 000 à 60 000, ce qui représente 84 % de la hausse enregistrée par les transporteurs canadiens. Air Canada s'est servi de ses Canadair de 50 places pour offrir la majeure partie de ces nouveaux services. En janvier 1996, Air Canada avait fait l'acquisition de 14 de ces appareils.
- En ce qui concerne le marché intérieur, le nombre de passagers-kilomètres déclarés par les transporteurs canadiens s'est accru de 6 %. Le marché intérieur est caractérisé par la concurrence qu'il y a entre les deux principaux groupes de transporteurs (chacun ayant son réseau de transporteurs affiliés exploitant des services réguliers) et les principaux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Au cours de la dernière décennie, on pouvait compter parmi ces transporteurs à services d'affrètement des sociétés comme Air Transat, Canada 3000, Nationair, Royal Aviation et autres. En 1995, ce groupe de transporteurs à services d'affrètement n'a pas réussi à accroître sa part du marché intérieur par rapport à l'ensemble des activités des groupes d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. (LACI), et ce pour la première fois depuis la déréglementation de 1988. La part de marché du groupe à services d'affrètement est passée de 0,1 % en 1988 à 11 % en 1994, mais est retombée à 10 % en 1995.
- Les données trimestrielles désaisonnalisées indiquent que le marché canadien des voyages était en progression entre le troisième trimestre de 1993 et le troisième trimestre de 1995. (Les données brutes contiennent un élément tendanciel, un élément irrégulier et un élément saisonnier. Les séries de données désaisonnalisées présentent les données sans leur élément saisonnier.) À chaque trimestre de la période susmentionnée, les transporteurs canadiens ont déclaré que

reported increases in passenger-kilometres in every quarter. In the fourth quarter of 1995, they reported a drop of 7%. However, this drop followed an unusually large increase (11%) in the third quarter of 1995. Flights between Canada and the Pacific/Orient by Air Canada rose by 142% during the third quarter of 1995. This represented an increase of 170 flights. CAI's flights increased by 12%, an increase of 130 flights. For the two carriers together there was an increase of 24%.

Financial Statistics

- Canadian Level I, II and III air carriers reported a basic loss (operating income combined with interest income and interest expenses) of \$10 million in 1995. This is a deterioration of \$85 million from the \$75 million income reported in 1994.
- CAI reported a basic loss of \$113 million in 1995, after breaking even in 1994. Air Canada reported a basic income of \$27 million, up from \$3 million in 1994. The affiliate networks of both major carriers reported basic incomes in 1995. On the Air Canada side, the Connectors reported a drop, from \$40 million to \$24 million. The CAI Partners went from an \$8 million loss in 1994 to a \$2 million basic income in 1995. The charter group (as described above) increased their basic income from \$29 million to \$37 million in 1995.
- Both major carriers reported a reduction in the ratio of their total wage bill to their basic expenses (operating expenses and interest expenses). At Air Canada, the number of pilots increased by 13%, while CAI's rose by 2%. Pilot average wages were virtually constant at both carriers. The number of non-pilot employees rose by 14% at Air Canada and 3% at CAI, with little change in average wage at either carrier.

Fare Basis Data

- In 1995, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers rose to a record 154.5, up 1% from the previous record of 153.0 in 1994. Although the economy fare index rose to a record level of 182.1, the discount fare index decreased by 2% to 135.4, down from the 1994 record of 138.6. Except for 1992, the all-fare index and economy fare index have risen every year since 1983.

le nombre de passagers-kilomètres avait progressé. Au quatrième trimestre de 1995, ils ont déclaré une chute de 7%. Cependant, ce recul est survenu dans la foulée d'un accroissement inhabituel (11 %) au troisième trimestre de 1995. Le nombre de vols d'Air Canada entre le Canada et la région du Pacifique et de l'Extrême-Orient a progressé de 142 % pendant le troisième trimestre de 1995, ce qui représente une hausse de 170 vols. Le nombre de vols de LACI a augmenté de 12 %, une hausse de 130 vols. Les résultats combinés des deux transporteurs se traduisent par une augmentation de 24 %.

Statistiques financières

- Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont déclaré une perte directe (calculée en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) de 10 millions de dollars en 1995. Il s'agit d'un recul de 85 millions de dollars par rapport au revenu de 75 millions de dollars déclaré en 1994.
- La société LACI a déclaré une perte directe de 113 millions de dollars en 1995, après s'en être tirée sans gains ni pertes en 1994. Air Canada a déclaré un revenu direct de 27 millions de dollars, en hausse de 3 millions de dollars par rapport à 1994. Les réseaux de transporteurs affiliés des deux principaux transporteurs ont déclaré des revenus directs en 1995. Les Liaisons d'Air Canada ont connu une baisse de revenu, lequel est passé de 40 millions de dollars à 24 millions de dollars. Les partenaires de Canadien sont passés d'une perte de 8 millions de dollars en 1994 à un revenu direct de 2 millions de dollars en 1995. Le groupe des transporteurs exploitant des services d'affrètement (décrit précédemment) a accru son revenu direct, lequel est passé de 29 millions de dollars à 37 millions de dollars en 1995.
- Les deux principaux transporteurs ont déclaré que le ratio entre leurs charges salariales totales et leurs dépenses directes (dépenses d'exploitation et intérêts versés) a diminué. À Air Canada, le nombre de pilotes a progressé de 13%, alors qu'à LACI il s'est accru de 2%. La rémunération moyenne versée aux pilotes est demeurée virtuellement inchangée à Air Canada et à LACI. Le nombre des autres employés (qui ne sont pas des pilotes) a augmenté de 14% à Air Canada et de 3% à LACI. La rémunération moyenne versée à ces employés est restée relativement inchangée chez les deux transporteurs.

Données sur la base tarifaire

- En 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et par deux transporteurs de niveau II a atteint un niveau record de 154,5, en hausse de 1% par rapport au record antérieur de 153,0 en 1994. Bien que l'indice des tarifs de la classe économique ait augmenté pour s'établir à 182,1, soit un niveau record, l'indice des tarifs réduits a régressé de 2% pour s'établir à 135,4, une baisse par rapport au niveau record de 138,6 en 1994. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

- In 1995, 74% of all scheduled passengers flew on discount fares. In domestic markets, a record 71% used discounted fares, besting the previous record level of 68% reported in 1992. For international markets, a record 80% (four out of every five scheduled passengers) flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1995 was widespread among the provinces, with seven provinces posting increases. The largest increases were 6 percentage points in Quebec and 5 percentage points in Ontario.
- In 1995, the average one-way fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$196, a decrease of 2% from the record level of \$200 in 1994, but still 2% above the previous record of \$191 reported in 1993. The average fare paid by international passengers was \$366, a 4% decrease relative to the record level of a year earlier.
- In 1995, the highest average yield (26.9 cents revenue per passenger-kilometre) was found in the hub category "small-small".
- En 1995, 74% de tous les passagers des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits. Dans les marchés intérieurs, 71% de tous les passagers des vols réguliers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau record. Le sommet précédent (68%) avait été enregistré en 1992. Pour les marchés internationaux, un niveau record de 80% (quatre passagers sur cinq des vols réguliers) ont voyagé à prix réduit.
- La hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1995 était répandue parmi les provinces, sept de celles-ci ayant connu des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (6 points de pourcentage) et en Ontario (5 points de pourcentage).
- En 1995, le tarif moyen simple payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'est établi à 196\$, ce qui représente une baisse de 2% par rapport au tarif moyen inégalé de 200\$ observé en 1994. Ce montant dépasse, toutefois, de 2% le montant record antérieur de 191\$ observé en 1993. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 366\$, soit une baisse de 4% par rapport au niveau record de l'année précédente.
- En 1995, le revenu moyen le plus élevé (26,9 cents de recettes par passager-kilomètre) a été observé dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit».

Introduction

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

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the 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 1995 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 la 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 fut discontinuée suite à la parution des données du quatrième trimestre de 1994. Les données trimestrielles pour 1995 déclarées par les transporteurs des niveaux I et II ont été diffusées dans le bulletin mensuel de l'aviation, dont un sommaire apparaît dans cette publication. Cette publication comprend également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif).

Cette publication annuelle présente des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée Aviation civile canadienne, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente.

Special Articles

1995 Civil Aviation Results

by Robert Lund

In 1995 Canadian air carriers reported record levels of operations. The Canadian aviation industry followed the economy in general, generating a third consecutive year of increases in passenger-kilometres flown. While most Canadian carriers earned incomes, the Canadian industry in total lost ground in its ability to cover operating costs and interest expenses, even with record revenues. The basic income (operating income combined with interest income and expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, deteriorated by \$85 million from its 1994 level.

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 -1995

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Revenu d'exploitation	Bénéfice d'exploitation	Revenu direct (Niveaux I à III)	Bénéfice net
	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000	\$'000 000
1987	6 274	363	163	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 548	-236	-612	-868
1993	7 535	-13	-401	-604
1994	8 406	410	75	141
1995	9 320	395	-10	-82

Figure 1 shows that the world's international carriers (which report to the International Civil Aviation Organization (ICAO)) had a better financial performance in 1995 than either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd. (CAI). Air Canada reported a basic income (\$30 million) but its ratio of basic income to operating revenue did not improve as much as that of the ICAO carriers. With a basic loss of \$113 million in 1995, CAI had a substantial deterioration from its break even position of 1994. All three groups reported increases in operating revenues.

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

Études spéciales

Aviation civile - Résultats de 1995

par Robert Lund

En 1995, les transporteurs aériens du Canada ont déclaré un volume record d'activités. L'industrie canadienne de l'aviation a suivi l'économie en général et a enregistré une hausse dans le nombre de passagers-kilomètres réalisés pour une troisième année consécutive. Si la plupart des transporteurs canadiens ont aussi déclaré un bénéfice, le secteur canadien de l'aviation civile a dans l'ensemble perdu du terrain en ce qui concerne sa capacité à couvrir ses frais d'exploitation et ses intérêts versés et ce, malgré des recettes record. Le revenu direct (calculé en fonction du revenu d'exploitation, des revenus d'intérêts et des intérêts versés) des transporteurs des niveaux I, II et III a diminué de 85 millions \$ par rapport à 1994.

Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I à IV, 1987 -1995

La figure 1 montre que les transporteurs internationaux du monde (qui relèvent de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)) ont affiché en 1995 un rendement financier supérieur à celui d'Air Canada et des Lignes aériennes canadiennes internationales Ltée (LACI). Air Canada a déclaré un revenu direct (30 millions \$), mais le ratio de son revenu direct à son revenu d'exploitation ne s'est pas amélioré autant que celui des autres transporteurs membres de l'OACI. Avec une perte directe de 113 millions \$ en 1995, LACI s'est éloignée de sa position équilibrée de 1994. Les trois groupes ont déclaré une augmentation de leur revenu d'exploitation.

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

the large charter carriers that compete with Air Canada and CAI on domestic services and international charter services. (The charter group included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, Titan and Skyservice.) Both affiliate groups and the charter group reported basic incomes in 1995. The charter group improved their ratio (basic income divided by operating revenue) by .005 points and overtook the Air Canada Connectors for the first time since 1988. The Connectors' ratio fell by .029 points, while the Partners' ratio increased by .025 points, and went above zero as they reported a basic income for the first time since 1988. In absolute terms, the charter group reported a basic income of \$37 million. The Connectors reported an income of \$24 million while the Partners generated a \$2 million income.

LACI (les réseaux affiliés aux deux principaux transporteurs), et les grands transporteurs offrant des services d'affrètement qui livrent concurrence à Air Canada et à LACI sur le marché intérieur et celui des services internationaux d'affrètement. (Le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement comprend entre autres Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, Titan et Skyservice.) Les deux groupes affiliés et le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement ont déclaré un revenu direct en 1995. Le groupe des transporteurs offrant des services d'affrètement a amélioré son ratio (revenu direct par revenu d'exploitation) de 0,005 point et a supplanté les Liaisons d'Air Canada à ce chapitre pour la première fois depuis 1988. Le ratio des Liaisons a chuté de 0,029 point, tandis que les partenaires de LACI déclaraient un revenu direct pour la première fois depuis 1988 et que leur ratio augmentait de 0,025 point, se hissant du même coup au-dessus du zéro. En termes absolus, le groupe des transporteurs d'affrètement ont déclaré un revenu direct de 37 millions \$. Les Liaisons ont déclaré un revenu direct de 24 millions \$, tandis que les partenaires ont généré un revenu direct de 2 millions \$.

Figure 1

Basic Income (loss)/Operating Revenue, Air Canada, CAI, and ICAO Air Carriers (preliminary data), 1988 - 1995

Figure 1

Revenu (perte) direct/Revenu d'exploitation, Air Canada, LACI et des transporteurs aériens de l'OACI (données provisoires), 1988 - 1995

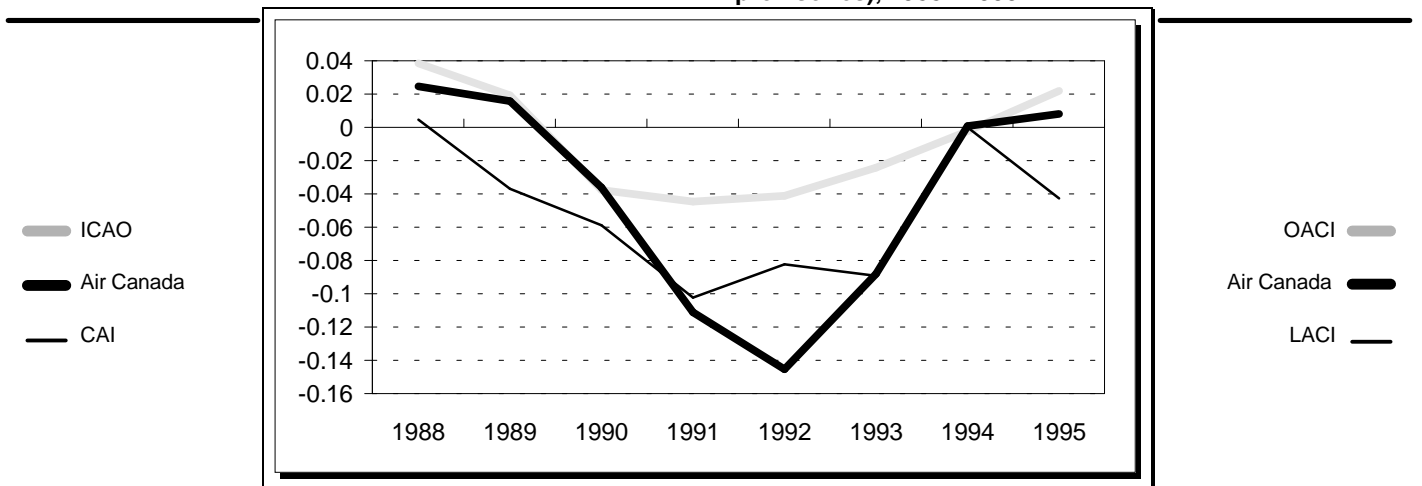


Figure 3 compares the absolute basic income reported by the five groups of air carriers (as well as the rest of the top 100 air carriers in Canada) in 1994 and 1995. If not for the loss reported by CAI, the Canadian air carriers in total would have reported a basic income in 1995, as well as an improvement over 1994. The Air Canada family (combining Air Canada and the Connectors) totalled a basic income of \$50 million, up from the \$42 million which was reported in 1994. The combined results of CAI and its Partners was a basic loss of \$103 million. This group has not reported an income since 1988.

La figure 3 établit une comparaison entre le revenu direct absolu déclaré par les cinq groupes de transporteurs aériens (ainsi que celui déclaré par le reste des 100 principaux transporteurs aériens au Canada) en 1994 et celui déclaré en 1995. N'eût été de la perte déclarée par LACI, les transporteurs aériens canadiens auraient collectivement déclaré un revenu direct en 1995 et leur situation se serait améliorée par rapport à 1994. Le groupe Air Canada (qui comprend Air Canada et ses Liaisons) a totalisé un revenu direct de 50 millions \$, en hausse par rapport aux 42 millions \$ déclarés en 1994. Les résultats combinés de LACI et de ses partenaires ont généré une perte directe de 103 millions \$. Ce groupe n'a pas déclaré de revenu direct depuis 1988.

Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue of the Affiliates and the Charter Group, 1988 - 1995

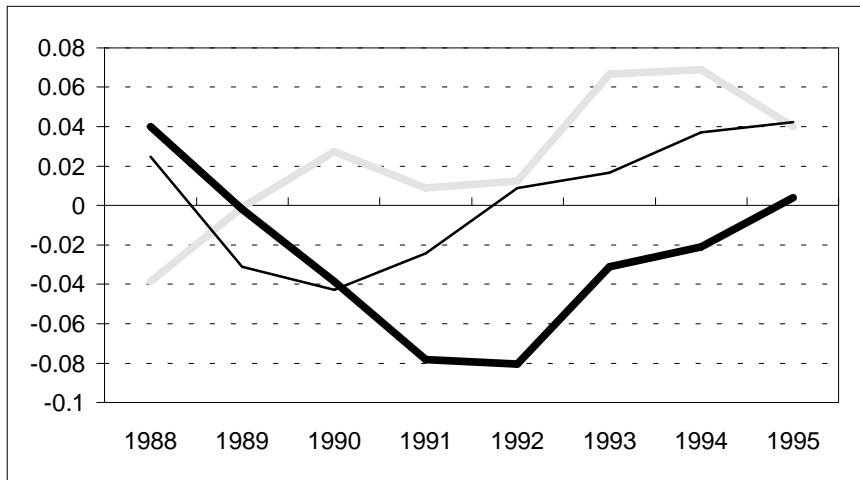


Figure 2

Revenu (perte) direct/Revenu d'exploitation des transporteurs affiliés et le groupe des services d'affrètement, 1988 - 1995

Groupe des services d'affrètement
Liaisons
Partenaires

The combined results of the two major carriers, Air Canada and CAI, were a basic loss of \$86 million in 1995. This was a deterioration from 1994, when both carriers did only slightly better than break-even. Prior to 1994, the last time that both Canada's two major carriers both reported a basic income was 1988. Since then, their combined annual basic losses have run as high as \$600 million. Their cumulative basic loss for the years 1988 to 1995 is close to \$2 billion.

Les résultats combinés des deux principaux transporteurs, Air Canada et LACI, donnent une perte directe de 86 millions de dollars en 1995. Il s'agit d'un recul par rapport à 1994, année au cours de laquelle les deux transporteurs avaient enregistré un rendement de base légèrement supérieur au seuil de rentabilité. Avant 1994, les deux principaux transporteurs avaient pour la dernière fois déclaré tous les deux un revenu direct en 1988. Depuis, leurs pertes directes annuelles combinées se sont élevées à 600 millions de dollars. Leurs pertes directes accumulées de 1988 à 1995 frôlent les deux milliards \$.

Figure 3

Basic Income (loss) of Canadian Air Carriers, 1994 - 1995

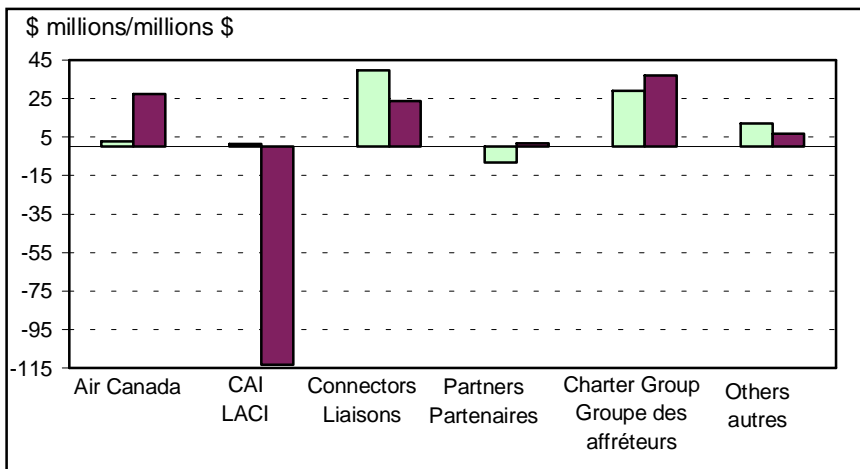


Figure 3

Revenu (perte) direct des transporteurs aériens canadiens, 1994 - 1995

1994
1995

Major Carriers - Financial Performance

In 1995, both Air Canada and CAI reported record levels of operations and revenues. Air Canada's basic revenue, (including operating revenue and interest income) grew by 15% while its basic expenses, (including operating expenses and interest expense) grew by 14%. CAI's basic revenue increased by 6%, and its basic expenses grew by 10%. Both carriers generated these revenue increases out of their scheduled passenger services, where growth in revenues were slightly less than growth in passenger-kilometres. As a result, their yields (revenue per passenger-kilometre) dropped slightly in 1995. Air Canada noted that it had maintained price competitiveness in the face of increased price discounting by its main competitor, CAI, and the charter carriers during 1995. It cited this as the cause of decreased yields in the domestic market.

Both major carriers reported a reduction in the ratio of their total wage bill to their basic expenses (operating expenses and interest expenses). At Air Canada, the number of pilots increased by 13%, while CAI's rose by 2%. Pilot average wages were virtually constant at both carriers. The number of non-pilot employees rose by 14% at Air Canada and 3% at CAI, with little change in average wage at either carrier.

Fuel costs as a portion of basic expenses were relatively stable for both carriers in 1995. The proportion of expenses related to owning or leasing aircraft were up by 0.7 points for Air Canada and down slightly for CAI in 1995. (These costs included aircraft rental, depreciation and interest expenses). As of January 1996, Air Canada had 12 more aircraft than one year earlier. Their expansion program largely involved the 50-seat Canadair Jets, which they continued to acquire in 1996. Air Canada's assets increased by 8% in 1995 (in constant dollars), and were 32% larger (in constant dollars) than in 1988.

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 1995, this group has included the scheduled operations of Intair, Nationair, Royal Aviation and Titan as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice, and others. In this table these carriers are referred to as the non-family group and their domestic passenger-kilometres flown are compared with those of the major carriers and their scheduled networks of affiliates.

Principaux transporteurs - Rendement financier

En 1995, Air Canada et LACI ont déclaré un volume record d'activités et un niveau record de recettes. Le revenu direct d'Air Canada (y compris le revenu d'exploitation et les revenus d'intérêts) a augmenté de 15 % tandis que ses frais de base (y compris ses frais d'exploitation et ses intérêts versés) ont augmenté de 14 %. Le revenu direct de LACI a augmenté de 6 % et ses frais de base ont grimpé de 10 %. Les deux transporteurs ont pu générer ces augmentations de recettes grâce à leurs services réguliers, marché où la croissance des revenus a été légèrement inférieure à la croissance des passagers-kilomètres parcourus. Par conséquent, leur rendement (revenu par passager-kilomètre) a accusé un léger recul en 1995. Air Canada a fait remarquer qu'elle avait maintenu la compétitivité de ses tarifs malgré les nouveaux rabais accordés par son principal concurrent, LACI, et par les transporteurs offrant des services d'affrètement en 1995. Air Canada a invoqué ce motif pour expliquer la diminution des rendements sur le marché intérieur.

Les deux principaux transporteurs ont déclaré que le ratio entre leurs charges salariales totales et leurs dépenses directes (dépenses d'exploitation et intérêts versés) a diminué. À Air Canada, le nombre de pilotes a progressé de 13%, alors qu'à LACI il s'est accru de 2%. La rémunération moyenne versée aux pilotes est demeurée virtuellement inchangée à Air Canada et à LACI. Le nombre des autres employés (qui ne sont pas des pilotes) a augmenté de 14% à Air Canada et de 3% à LACI. La rémunération moyenne versée à ces employés est restée relativement inchangée chez les deux transporteurs.

Les coûts du carburant, exprimés en pourcentage des dépenses directes, ont été relativement stables pour les deux transporteurs en 1995. La proportion des dépenses liées à l'achat ou à la location d'aéronefs était en hausse de 0,7 point chez Air Canada et très légèrement à la baisse chez LACI en 1995. (Ces coûts englobent les frais de location d'aéronefs, l'amortissement et les frais d'intérêt.) En janvier 1996, Air Canada comptait douze aéronefs de plus qu'à la même date un an auparavant. Ce programme d'élargissement de son parc d'appareils visait principalement des avions à réaction Canadair de 50 places et s'est poursuivi en 1996. La valeur de l'actif d'Air Canada a augmenté de 8 % en 1995 (en dollars constants) et sa valeur était supérieure de 32 % (en dollars constants) à ce qu'elle était en 1988.

Concurrence des groupes principaux dans le marché intérieur

Le tableau explicatif 2 vise à examiner les parts de marché en ce qui concerne les passagers-kilomètres parcourus sur le marché intérieur par les transporteurs qui font concurrence aux principaux transporteurs à services réguliers, en se servant d'aéronefs à réaction de 85 places ou plus. De 1988 à 1995, ce groupe a inclus les activités régulières d'Intair, Nationair, Royal Aviation et Titan ainsi que l'exploitation des vols affrétés par Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation, Skyservice et autres. Dans ce tableau, ces transporteurs sont regroupés sous la rubrique « Groupe des transporteurs non affiliés » et les passagers-kilomètres qu'ils ont parcourus sur le marché intérieur sont comparés à ceux parcourus par les

In 1995, the non-family group remained roughly stable in size with 2.3 billion passenger-kilometres flown, while the families grew by 6.5%. This translates into an increase of almost a percentage point in the market share held by the families. This marks the first time since the non-family group of carriers first targeted the domestic market in 1990, that they have not increased their market share.

Text Table 2**Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988 - 1995**

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	...	2 342	19 233	...	10.9	89.1
1995	...	2 326	20 779	...	10.1	89.9

Transborder and International Markets

Growth took place in each of the geographic sectors in 1995. Viewed in terms of percentage increases in passengers, the growth was most pronounced in the transborder market, which was up by 14%. This transborder growth was precipitated by the Canada - United States Air Services Agreement of February 1995. The agreement led to the introduction of many new direct flights between transborder city pairs. The number of transborder flights by large Canadian carriers (scheduled and charter) increased by 33% in 1995, compared to a 20% increase by U.S. carriers. Airport tower records indicate that Air Canada increased its transborder flights by 40%, from 43 000 to 60 000, and this accounted for 84% of the increases by Canadian carriers. Air Canada used its 50 seat Canadair Jets for much of its new operations. By January, 1996 Air Canada had acquired 14 of these aircraft.

principaux transporteurs et leurs réseaux de transporteurs affiliés à services réguliers.

En 1995, le volume d'activités du groupe des transporteurs non affiliés est demeuré relativement stable à 2,3 millions de passagers-kilomètres parcourus tandis que celui des groupes principaux a augmenté de 6,5 %. Cette augmentation se traduit par un gain de presque un point de pourcentage de la part de marché détenue par les groupes principaux. Depuis que le groupe de transporteurs non affiliés a ciblé le marché intérieur en 1990, c'est la première année que la part de marché de ce groupe n'augmente pas.

Tableau explicatif 2**Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens en concurrence de 1988 à 1995**

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	...	2 342	19 233	...	10.9	89.1
1995	...	2 326	20 779	...	10.1	89.9

Marchés transfrontalier et international

En 1995, chacun des secteurs géographiques a été porteur de croissance. Si l'on examine les résultats en pourcentage de l'augmentation des passagers, c'est le marché transfrontalier (en hausse de 14 %) qui a affiché la croissance la plus prononcée. L'Accord relatif aux services aériens, conclu en février 1995 entre le Canada et les États-Unis, a précipité cet accroissement des activités transfrontalières. L'accord a favorisé la mise en service de nombreuses liaisons transfrontalières directes. Le nombre de vols transfrontaliers (réguliers et d'affrètement) effectués par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 33 % en 1995, comparativement à 20 % chez les transporteurs américains. Les chiffres recueillis pas les tours de contrôle des aéroports indiquent que le nombre des vols transfrontaliers d'Air Canada a augmenté de 40 %, passant de 43 000 à 60 000, ce qui représente 84 % de la hausse enregistrée par les transporteurs canadiens. Air Canada s'est servi de ses Canadair de 50 places pour offrir la majeure partie de ces nouveaux services. En janvier 1996, Air Canada avait fait l'acquisition de 14 de ces appareils.

Text Table 3

Tableau explicatif 3

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1995

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1995

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	12 672	7 340	3 946	3 093
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.5	5.9	0.1	7.2
Market share - Part du marché	%	46.8	27.1	14.6	11.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	26 766	22 109	1 846	1 428
Percentage change - Variation en pourcentage	%	16.2	7.0	2.1	7.8
Market share - Part du marché	%	51.3	42.4	3.5	2.7
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	42 485	34 195	3 824	3 018
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.7	12.8	6.5	7.3
Market share - Part du marché	%	50.9	40.9	4.6	3.6
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	2 975	2 190	555	383
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.7	5.3	4.4	8.9
Market share - Part du marché	%	48.7	35.9	9.1	6.3
Hours Flown - Heures de vol	'000	418	284	231	161
Percentage change - Variation en pourcentage	%	17.4	10.2	5.4	0.8
Market share - Part du marché	%	38.2	26.0	21.1	14.7
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	16 618	10 433	20 011	7 040
Percentage change - Variation en pourcentage	%	9.3	6.3	10.0	3.1
Market share - Part du marché	%	61.4	38.6	74.0	26.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	28 612	23 537	48 876	3 273
Percentage change - Variation en pourcentage	%	15.2	7.1	11.9	4.5
Market share - Part du marché	%	54.9	45.1	93.7	6.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	46 309	37 213	76 680	6 842
Percentage change - Variation en pourcentage	%	14.9	12.3	14.4	6.9
Market share - Part du marché	%	55.4	44.6	91.8	8.2
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000 000	3 530	2 573	5 165	938
Percentage change - Variation en pourcentage	%	13.7	5.8	11.0	6.2
Market share - Part du marché	%	57.8	42.2	84.6	15.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	649	445	703	392
Percentage change - Variation en pourcentage	%	12.8	6.6	14.4	3.4
Market share - Part du marché	%	59.3	40.7	64.2	35.8

The other international market grew the most in terms

En calculant l'augmentation du nombre de passagers-

of passenger-kilometres in 1995. Flights in this sector involve longer distances than transborder or domestic flights. The number of flights by Air Canada between Canada and Europe increased from roughly 7 000 to well over 8 000. Air Canada's flights between Canada and Japan/South Korea increased from 300 to well over 800. Overall Air Canada increased its presence in the Asia/South Pacific region to 1 200 flights. However, CAI still dominated the number of flights to and from these destinations, with roughly 4 700 in 1995, up from 4 500 in 1994.

Major Carriers and Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1995

Text Table 3 above presents the operations of the Air Canada and CAIL affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. Market share is given as a proportion of the operations of these carriers only, not the entire industry.

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

Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Air Fare Indexes

by Bradley Snider

This article continues the seasonally adjusted time series last presented in the publication **Air Carrier Operations in Canada**, October-December 1994. The series is continued up to the end of the fourth quarter of 1995.

In 1995, both domestic and international discount air fares showed sharp declines immediately after registering record highs (see Figure 4). The domestic discount air fare, after increasing steadily for two years to reach a record level of \$159.90 in the first quarter of 1995, then decreased by more than 10.3% to finish the year 1995 at \$143.50, the lowest level since the first quarter of 1993, and the lowest fourth quarter figure since 1989.

kilomètres en 1995, c'est sur l'autre marché international que l'on constate l'expansion la plus forte. Dans ce secteur, les distances sont plus longues que celles des vols transfrontaliers ou intérieurs. Le nombre de vols effectués par Air Canada entre le Canada et l'Europe est passé d'environ 7 000 à beaucoup plus de 8 000. Les vols de ce transporteur entre le Canada et le Japon ou la Corée du Sud sont passés de 300 à nettement plus de 800. Dans l'ensemble, Air Canada a accru sa présence dans la région de l'Asie et du Pacifique Sud en y effectuant 1 200 vols; cependant, les Lignes aériennes Canadien International (LACI) ont continué à dominer, quant au nombre de vols à destination et en provenance de cette région, en y effectuant environ 4 700 vols en 1995, comparativement aux 4 500 vols effectués l'année précédente.

Les principaux transporteurs et transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1995

Le tableau explicatif 3 ci-dessus fait état des activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et de LACI. Les données relatives à ces groupes comprennent celles des principaux transporteurs et de leurs sociétés affiliées. Ce tableau contient des révisions apportées aux données trimestrielles diffusées antérieurement. La part du marché est indiquée en proportion des activités de ces transporteurs seulement, et non de l'ensemble du secteur du transport aérien.

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

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

par Bradley Snider

Cette étude met à jour les séries de données désaisonnalisées présentées, la dernière fois, dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, octobre-décembre 1994. Les séries ont été prolongées jusqu'à la fin du quatrième trimestre de 1995.

En 1995, les tarifs aériens réduits intérieurs et internationaux moyens ont révélé des replis importants. Ces replis succèdent immédiatement des sommets inégalés (voir figure 4). Le tarif aérien réduit intérieur désaisonnalisé, lequel s'est accru d'une manière soutenue depuis deux ans pour atteindre un sommet de 159,90\$ au cours du premier trimestre de 1995, a régressé de 10,3% au cours de 1995, et il s'établissait à 143,50\$ à la fin de l'année. Ceci représente le plus bas niveau depuis le premier trimestre de 1993, et le plus bas niveau pour un quatrième trimestre depuis 1989.

Figure 4

Seasonally Adjusted Discount Air Fares, 1984 - 1995



The seasonally adjusted international discount air fare, which posted increases in nine of the ten preceding quarters to reach a record level of \$351.20 in the fourth quarter of 1994, then dropped by 16.2% to end the year 1995 at \$294.20. This was the largest ever decline for this series and the lowest adjusted international air fare since the second quarter of 1992.

It can be shown, by examining the seasonally adjusted discount air fare indexes, that these decreases were the result of real price decreases in addition to all of the changes in travel patterns.

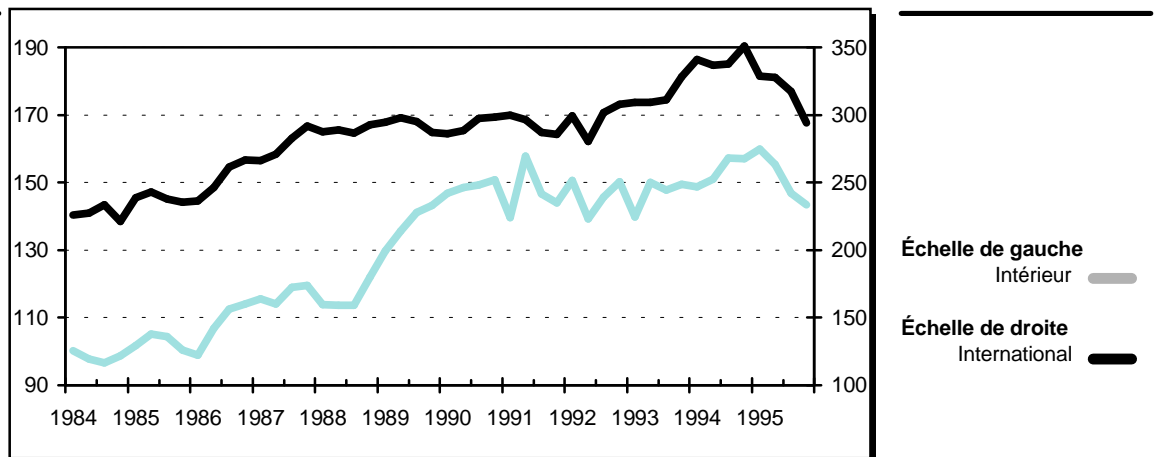
The sharp drop during 1995 can be seen in the air fare index series (see Figure 5). The seasonally adjusted international discount fare index reached a peak of 112.0 in the fourth quarter of 1994. Since that time it dropped by 7.1% down to a level of 104.1 in the last quarter of 1995. To put the meaning of this figure into perspective, this means that the cost of travel on an international discount fare at the end of 1995 was on average only 4.1% higher than for an equivalent trip in 1986.

A similar result can be shown in the domestic discount fare index. After reaching a record level of 143.5 in the first quarter of 1995, the index dropped by 11.0% to finish the year at a level of 127.7, the lowest figure since the second quarter of 1992.

The sharp decline in air fares in 1995 was the result of many factors. Perhaps the most important factor was the Open Skies Agreement between Canada and the United States, which created many more competitive, non-stop transborder services. Many of these new transborder services were launched with introductory discount fares, which may have had a temporary effect on average prices.

Figure 4

Tarifs aériens réduits désaisonnalisés, 1984 - 1995



Le tarif aérien réduit international désaisonnalisé, lequel a affiché des hausses au cours de neuf des dix trimestres précédent pour atteindre un niveau record de 351,20\$ au quatrième trimestre de 1994, a régressé de 16,2% en 1995, et il s'établissait à 294,20\$ à la fin de l'année. Ceci représente le repli le plus important à jamais avoir été enregistré pour cette série de données, et le tarif aérien international désaisonnalisé le plus bas depuis le deuxième trimestre de 1992.

Un examen des indices des tarifs aériens réduits désaisonnalisés montre que ces baisses sont le résultat de baisses de prix en termes réels, et qu'elles ne sont pas seulement le résultat des variations dans les tendances normales des voyages.

La forte baisse enregistrée en 1995 peut être observée dans les séries des indices des tarifs aériens (voir la figure 5). L'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux a atteint un sommet de 112,0 au cours du quatrième trimestre de 1994. Depuis lors, il a chuté de 7,1% pour s'établir à un niveau de 104,1 au cours du dernier trimestre de 1995. Pour mieux comprendre la signification de ce chiffre, cela veut dire qu'à la fin de 1995, le coût d'un voyage international à prix réduit était, en moyenne, seulement 4,1% plus élevé que celui d'un voyage équivalent en 1986.

On peut discerner un résultat semblable dans l'indice des tarifs réduits intérieurs. Après avoir atteint un sommet inégalé de 143,5 au cours du premier trimestre de 1995, l'indice a chuté de 11,0% pour s'établir à un niveau de 127,7 à la fin de l'année. Ceci représente le plus bas niveau depuis le deuxième trimestre de 1992.

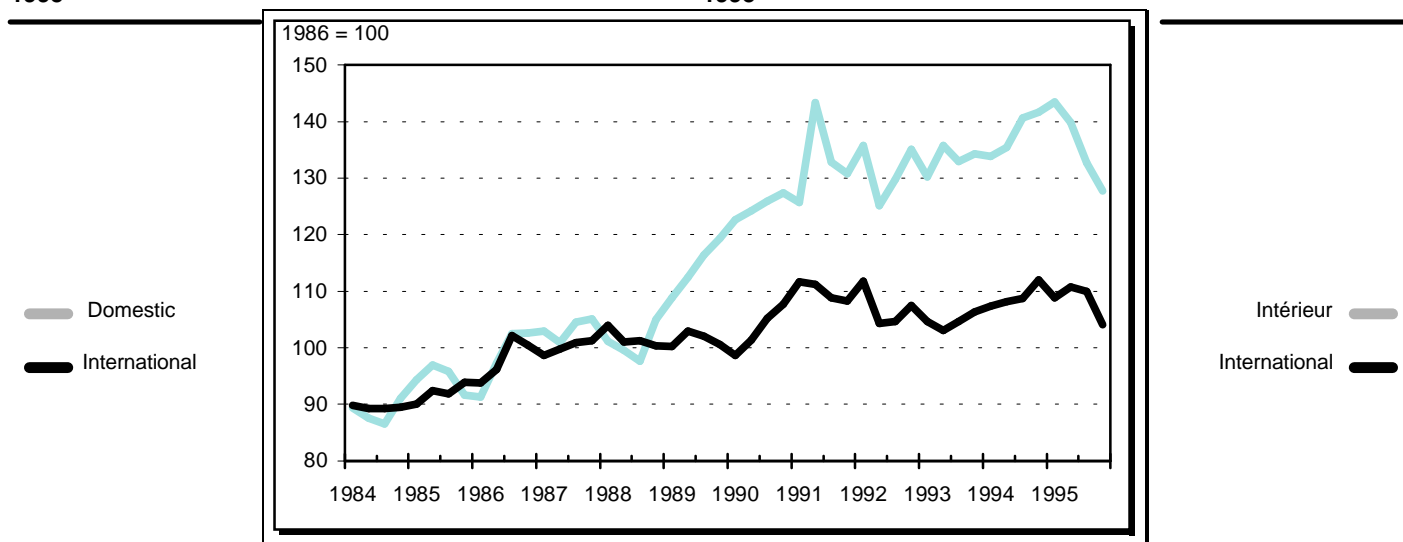
La forte baisse des tarifs aériens en 1995 s'explique par plusieurs facteurs. Le facteur le plus important a sans doute été l'accord «Cielles ouverts» entre le Canada et les États-Unis, ce qui a favorisé l'accroissement des services transfrontaliers concurrentiels sans escale. Des tarifs promotionnels ont été offerts sur plusieurs de ces nouveaux services transfrontaliers, ce qui peut avoir influé sur les tarifs moyens pour une certaine période.

Figure 5

Seasonally Adjusted Discount Air Fare Indexes, 1984 - 1995

Figure 5

Indices des tarifs aériens réduits désaisonnalisés, 1984 - 1995



There were other competitive factors at work as well. In August, Canadian Airlines International launched its weekend Getaway Fares, offering up to 80% discounts on flights to its new United States city destinations, under certain conditions of departure and return times. It later extended these fares to selected domestic and overseas destinations. Air Canada followed by announcing matching fares on many of these routes.

On domestic routes, the two major air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International, instituted an escalating series of route expansions in the last half of 1995. In October, Air Canada extended its Rapidair services to the Western triangle (Calgary, Edmonton, and Vancouver), while Canadian Airlines followed by launching its Canadian Shuttle services in the Eastern Triangle (Toronto, Ottawa, and Montréal). These route expansions were usually accompanied by lower introductory fares, which were normally matched by the competing carrier.

In addition, the major carriers faced significant competition from domestic charter carriers, which held a small but increasing share of the domestic market. In 1995 domestic charter traffic (Origin and Destination) increased by 21.3% over 1994, while scheduled domestic origin and destination traffic rose by 8.4%.

As each reference year is completed, the seasonally adjusted series and the trend-cycle are revised for that year and for the two preceding years. This is a normal revision process for a seasonal adjustment programme. In this case, the adjusted data have been revised back to the first quarter of 1993. The adjusted data prior to 1993 and all of the original unadjusted air fares and indexes remain unchanged.

D'autres facteurs concurrentiels ont également influé sur les tarifs. En août, les Lignes aériennes Canadien International ont instauré les tarifs Évasion de fin de semaine, qui comportaient des rabais allant jusqu'à 80% pour les vols vers les nouvelles destinations américaines. Certaines restrictions sur les jours de départ et de retour étaient cependant imposées sur ces vols. Par la suite, ce transporteur a étendu ces tarifs à des destinations intérieures et outre-mer choisies. Air Canada a suivi en harmonisant ses tarifs sur plusieurs de ces liaisons.

Sur les liaisons intérieures, les deux principaux transporteurs, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont instauré une série d'expansions des services au cours de la deuxième moitié de 1995. En octobre, Air Canada a étendu son service Rapidair dans le triangle de l'Ouest (Calgary, Edmonton et Vancouver), alors que Canadien International a suivi en inaugurant son service Navette Canadien dans le triangle de l'Est (Toronto, Ottawa et Montréal). Ces expansions étaient habituellement accompagnées par des tarifs promotionnels, lesquels étaient normalement égalés par le transporteur concurrentiel.

De plus, les principaux transporteurs ont fait face à une concurrence vive de la part des transporteurs nolisés intérieures. Ces derniers détenaient une part minime mais croissante du marché intérieur. En 1995, les passagers sur les vols nolisés intérieurs (sur la base de l'origine et de la destination) ont augmenté de 21,3% par rapport à 1994. Au cours de la même période, les passagers sur les vols réguliers intérieurs ont augmenté de 8,4%.

À la fin de chaque année de référence, les données désaisonnalisées et la tendance-cycle sont révisées pour l'année et pour les deux années précédentes. Il s'agit d'un processus normal de révisions pour un programme d'ajustement saisonnier. Dans cette étude, les données désaisonnalisées ont été révisées jusqu'au premier trimestre de 1993. Les données désaisonnalisées antérieures à 1993, ainsi que toutes les données originales (non désaisonnalisées) sur les tarifs aériens et les indices sont demeurées inchangées.

Text Table 4

Tableau explicatif 4

Average Domestic Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1985-1995

Tarifs aériens réduits intérieurs moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1985-1995

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fare	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare	Trend-cycle	Domestic Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit intérieur moyen	Tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$	\$	\$	1986=100	1986=100	1986=100
1985	I	95.50	101.80	102.00	91.3	94.4	94.6
	II	104.80	105.10	104.70	95.6	96.9	96.7
	III	116.60	104.30	103.80	102.7	95.8	95.3
	IV	95.50	100.40	100.90	89.7	91.6	91.9
1986	I	92.30	98.90	101.40	87.7	91.3	92.0
	II	106.60	106.90	106.70	96.0	97.3	97.1
	III	125.10	112.60	112.00	109.5	102.5	101.8
	IV	109.60	114.00	114.50	101.4	102.6	103.1
1987	I	107.80	115.50	114.80	98.8	103.0	102.4
	II	113.60	114.10	116.00	99.5	101.0	102.6
	III	131.00	119.00	118.60	110.7	104.5	104.2
	IV	116.40	119.60	118.70	104.7	105.1	104.4
1988	I	106.50	113.90	115.50	97.2	101.1	101.7
	II	113.40	113.70	112.90	98.4	99.7	99.3
	III	123.30	113.60	114.80	102.1	97.5	100.3
	IV	119.70	121.90	121.30	105.2	104.9	104.2
1989	I	121.90	129.70	129.50	105.2	108.8	108.8
	II	135.20	135.60	136.00	111.3	112.5	112.6
	III	151.90	141.30	140.60	120.5	116.3	116.2
	IV	141.10	143.10	143.80	119.9	119.3	119.5
1990	I	138.60	146.70	146.40	119.2	122.6	122.4
	II	148.40	148.80	148.60	123.3	124.5	124.5
	III	159.20	149.30	149.80	129.3	125.8	125.7
	IV	149.20	150.80	150.10	128.2	127.3	127.5
1991	I	132.30	139.50	149.30	122.6	126.0	131.3
	II	157.80	157.90	147.70	142.6	142.9	133.6
	III	155.70	146.80	146.20	135.5	132.9	133.1
	IV	142.60	144.00	144.90	132.2	130.9	130.8
1992	I	142.80	150.60	143.90	132.4	135.8	128.1
	II	139.60	139.30	144.10	124.5	125.1	126.7
	III	154.10	145.70	146.30	132.1	129.8	129.8
	IV	149.10	150.30	149.30	136.9	135.1	134.1
1993	I	133.20	139.90	150.20	127.3	130.2	135.1
	II	151.50	150.10	149.30	136.5	135.8	134.8
	III	155.40	147.70	148.70	134.5	132.9	134.0
	IV	146.70	149.40	148.50	134.5	134.3	133.5
1994	I	142.30	148.70	149.00	131.2	133.8	134.0
	II	152.80	151.00	151.80	136.3	135.4	136.1
	III	165.20	157.20	155.80	142.5	140.6	139.7
	IV	153.10	157.00	158.60	140.9	141.6	142.5
1995	I	153.90	159.90	158.90	141.2	143.5	142.8
	II	157.50	155.30	154.90	141.1	139.8	139.5
	III	154.10	146.90		134.4	132.7	
	IV	139.30	143.50		126.5	127.7	

Text Table 5

Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1985-1995

Tableau explicatif 5

Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1985-1995

Year	Quarter	Average International Discount Fare	Seasonally Adjusted International Discount Fare	Trend-cycle	International Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted International Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit international moyen	Tarif réduit international désaisonné	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonné	Tendance-cycle
			\$			1986=100	
1985	I	211.30	238.90	238.80	87.4	90.0	90.4
	II	245.60	243.40	241.90	91.4	92.4	91.6
	III	283.20	237.80	238.90	99.1	91.8	92.6
	IV	216.30	235.50	234.90	90.3	93.9	93.2
1986	I	207.70	235.60	236.50	90.8	93.7	94.1
	II	247.90	245.90	246.70	95.0	96.1	96.3
	III	311.60	261.80	260.60	110.5	102.2	99.5
	IV	246.90	267.70	266.50	96.7	100.5	100.1
1987	I	233.30	265.00	266.40	95.2	98.4	99.1
	II	272.70	270.90	271.40	98.6	99.8	99.6
	III	336.50	283.10	283.10	109.4	101.0	100.7
	IV	270.80	292.90	291.00	97.4	101.3	102.1
1988	I	252.90	286.60	291.30	100.4	103.8	102.6
	II	290.60	288.90	288.20	99.8	101.0	101.9
	III	340.00	286.90	288.50	109.6	101.3	100.8
	IV	270.80	293.00	291.50	96.5	100.4	100.6
1989	I	261.30	294.30	295.60	97.0	99.9	101.2
	II	299.90	298.30	297.50	101.7	103.0	102.5
	III	348.40	295.30	294.30	110.2	102.2	102.4
	IV	264.50	286.60	288.00	96.8	100.7	100.3
1990	I	256.40	286.20	285.70	95.8	98.2	99.2
	II	290.20	289.10	290.10	100.2	101.5	101.4
	III	348.90	297.10	295.40	113.1	105.5	105.1
	IV	274.40	297.50	298.90	103.9	107.9	108.3
1991	I	271.70	300.40	299.90	108.9	111.6	111.1
	II	298.10	296.50	295.60	109.7	111.5	111.2
	III	334.30	287.00	288.20	116.6	108.9	109.3
	IV	263.10	285.00	284.90	104.8	108.2	108.3
1992	I	274.30	299.30	287.80	109.2	111.8	107.8
	II	281.30	280.60	293.30	102.6	104.3	106.4
	III	348.20	301.90	301.50	111.7	104.6	105.1
	IV	285.00	307.90	306.80	104.5	107.5	104.7
1993	I	283.80	309.20	309.30	101.9	104.6	104.4
	II	310.20	309.30	308.60	101.2	103.1	103.6
	III	358.80	311.40	313.70	112.2	104.6	104.5
	IV	304.00	328.30	327.90	103.5	106.3	106.2
1994	I	314.00	341.30	338.60	104.4	107.4	107.4
	II	337.20	336.90	338.80	106.1	108.2	108.0
	III	390.40	337.90	338.90	116.9	108.7	109.6
	IV	324.20	351.20	337.70	109.0	112.0	110.4
1995	I	302.10	328.90	332.30	105.5	108.8	110.2
	II	328.50	327.80	326.50	108.6	110.7	110.4
	III	368.60	317.60		118.5	110.0	
	IV	269.90	294.20		101.3	104.1	

FOR FURTHER READING		LECTURES SUGGÉRÉES	
Selected Publications from Statistics Canada		Choisies parmi les publications de Statistique Canada	
Title		Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport - Service Bulletin , Bilingual, Ten issues/year.		Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service , Bilingue Dix numéros/année.	50-002-XPB
Aviation Statistics Centre - Service Bulletin , Monthly, Bilingual		Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service , Mensuel, Bilingue	51-004-XPB
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Annual, Bilingual		Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Annuel, Bilingue	51-203-XPB
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, Bilingual		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annuel, Bilingue	51-204-XPB
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States , Annual, Bilingual		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , Annuel, Bilingue	51-205-XPB
Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual		Aviation civile canadienne , Annuel, Bilingue	51-206-XPB
Air Charter Statistics , Annual, Bilingual		Statistique des affrètements aériens , Annuel, Bilingue	51-207-XPB
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , Occasional, issued in 1993.		L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , Hors Série, publié en 1993.	51-501-XPB E/F
Railway Carloadings , Monthly, Bilingual		Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue	52-001-XPB
Railway Operating Statistics , Monthly, Bilingual		Statistique de l'exploitation ferroviaire , Mensuel, Bilingue	52-003-XPB
Rail in Canada , Annual, Bilingual		Le transport ferroviaire au Canada , Annuel, Bilingue	52-216-XPB
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual		Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annuel, Bilingue	53-215-XPB
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual		Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annuel, Bilingue	53-218-XPB
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual		Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue	53-219-XPB
Trucking in Canada , Annual, Bilingual		Le camionnage au Canada , Annuel, Bilingue	53-222-XPB
Shipping in Canada , Annual, Bilingual		Le transport maritime au Canada , Annuel, Bilingue	54-205-XPB
To order a publication please telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.		Pour obtenir une publication veuillez téléphoner 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.	

Section 1
THE YEAR IN REVIEW
Table 1.1
Ratios - Canadian Air Carriers, Level IA, 1995
Section 1
REVUE DE L'ANNÉE
Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995

		Total			Change Variation %		
		1994	1995				
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.106	0.106		-		
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.322	0.321		-0.3		
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.852	0.857		0.6		
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	169 950	182 600		7.4		
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	104.23	103.15		...		
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	115.99	122.47		...		
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	5.98	2.93		...		
		Air Canada			Canadi«n		
		1994	1995	Change Variation %	1994	1995	Change Variation %
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.112	0.111	-0.9	0.101	0.099	-2.0
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.305	0.305	-	0.345	0.343	-0.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.872	0.887	1.7	0.828	0.820	-1.0
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	163 321	177 171	8.5	178 719	190 217	6.4
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	105.60	106.90	...	102.62	98.63	...
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	%	108.44	121.51	...	136.73	124.96	...
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	%	7.57	6.37	...	2.52	-5.74	...

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1995

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1995

		1994	1995	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	29 251	29 606	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	14 832	14 928	0.6
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	497 357	511 065	2.8
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 003.0	17 262.2	1.5
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	543.9	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	545.2	558.3	2.4
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	104.8	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 397.9	1429.1	2.2
Average cost of air fares (Level 1 carriers) ⁴ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	199.7	195.6	-2.1
- International travel - Voyages internationaux	\$	382.2	366.1	-4.2
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		130.7	133.5	2.1
- Transportation - Transports		131.3	138.1	5.2
- Public transportation - Transport public		147.6	151.8	2.8
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	137.7	141.5	2.8
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		153.0	154.5	1.0
- International travel - Voyages internationaux		119.9	118.3	-1.3
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		117.7	120.0	1.9
- Transport industry - Industrie du transport		107.0	110.0	2.8
- Air transportation - Transport aérien		69.4	71.9	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	%	10.8	10.9	0.7

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

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

² Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

³ This figure is not available for the year 1995. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1995.

⁴ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

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

**Part I
COMMERCIAL AVIATION**
**Section 2
OPERATING STATISTICS**
**Table 2.1
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
1995**
**Partie I
AVIATION COMMERCIALE**
**Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION**
**Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1995**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1994	1995	Change Variation	1994	1995	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	94	99	5.3	234	218	-6.8
Passengers - Passagers	32 477	35 043	7.9	32 860	35 403	7.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 653 421	687 577	5.2	683 181	713 956	4.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	65 634 307	72 129 440	9.9	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 563 431	7 212 944	9.9	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 790 842	2 022 594	12.9	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	8 354 273	9 235 538	10.5	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 567	1 740	11.1	2 097	2 282	8.8
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	26 043	28 595	9.8	26 106	28 632	9.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 517 719	512 989	-0.9	519 184	513 264	-1.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	47 182 173	53 305 125	13.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	4 718 217	5 330 512	13.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 661 449	1 840 894	10.8	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	6 379 666	7 171 406	12.4	...	...	...
Hours flown - Heures de vol	1 178	1 308	11.0	1 191	1 319	10.7
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	6 434	6 448	0.2	6 754	6 771	0.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg 135 702	174 588	28.7	163 997	200 692	22.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	18 452 134	18 824 316	2.0	...	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 845 213	1 882 432	2.0	...	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	129 393	181 700	40.4	...	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 974 606	2 064 132	4.5	...	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	388	432	11.3	543	571	5.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	--	--	31.4	363	392	8.2
Hours flown: total - Heures de vol: total	389	433	11.4	905	963	6.4

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

Table 2.2
Operating Statistics, by Sector - Canadian Air
Carriers, Levels I-III, 1995

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-III, 1995

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	21 485	5.3	6 771	13.8	6 787	10.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 416 171	-2.0	87 663	46.7	183 743	8.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	23 758 818	6.2	11 885 769	7.6	36 484 853	13.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 375 882	6.2	1 188 577	7.6	3 648 485	13.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	584 824	9.2	199 212	17.9	1 238 558	14.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	2 960 706	6.8	1 387 789	9.0	4 887 043	13.4
Hours flown - Heures de vol	1 184	3.7	299	49.5	258	13.6
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	19 496	5.0	5 282	30.1	3 816	11.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 276 215	-9.9	55 893	24.1	180 880	8.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	21 135 646	7.9	8 296 838	25.1	23 872 640	13.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 113 565	7.9	829 684	25.1	2 387 264	13.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	453 236	2.4	156 986	7.3	1 230 673	14.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	2 566 800	6.9	986 669	21.9	3 617 937	14.2
Hours flown - Heures de vol	877	0.2	257	68.3	174	14.3
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	1 989	8.9	1 489	-21.1	2 971	9.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg 139 956	18.7	31 769	115.6	2 863	-6.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	2 623 172	-5.9	3 588 931	-18.7	12 612 213	12.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	262 317	-5.9	358 893	-18.7	1 261 221	12.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	131 588	41.5	42 227	86.2	7 885	-42.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes- kilomètres	393 906	6.0	401 120	-13.6	1 269 107	11.4
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	307	15.1	42	-11.4	84	12.2
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	--	31.4	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	307	15.1	42	-11.4	84	12.2

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1995

	Total		Change Variation
	1994	1995	
	'000	'000	%
All Services - Tous les services			
Passengers - Passagers	19 522	20 877	6.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg 391 313	397 618	1.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	46 751 100	50 881 003	8.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	4 675 110	5 088 100	8.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 589 387	1 759 962	10.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	6 264 497	6 848 062	9.3
Hours flown - Heures de vol	653	732	12.1
Scheduled services - Services réguliers			
Passengers - Passagers	18 195	20 011	10.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 389 769	396 026	1.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	43 695 531	48 875 525	11.9
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	67 021 340	76 680 005	14.4
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 65.2	63.7	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	4 369 553	4 887 553	11.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 583 789	1 754 929	10.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	5 953 342	6 642 482	11.6
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	10 019 079	11 617 352	16.0
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 59.4	57.1	...
Hours flown - Heures de vol	614	703	14.4
Charter services - Services d'affrètement			
Passengers - Passagers	1 327	865	-34.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg 1 544	1 592	3.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	3 055 569	2 005 478	-34.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	305 557	200 548	-34.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	5 598	5 032	-10.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	311 155	205 580	-33.9
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	39	29	-24.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	39	29	-24.5

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau IA, 1995 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1994	1995	Change	1994	1995	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All Services - Tous les services						
Passengers - Passagers	11 775	12 903	9.6	7 746	7 973	2.9
Goods carried - Marchandises transportées	228 725	233 976	2.3	162 589	163 642	0.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	24 391 081	27 403 059	12.3	22 360 019	23 477 945	5.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 439 108	2 740 306	12.3	2 236 002	2 347 794	5.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	920 160	1 017 267	10.6	669 227	742 695	11.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 359 268	3 757 573	11.9	2 905 229	3 090 489	6.4
Hours flown - Heures de vol	369	426	15.3	283	306	8.0
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	11 263	12 672	12.5	6 932	7 340	5.9
Goods carried - Marchandises transportées	227 373	232 843	2.4	162 396	163 183	0.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	23 033 199	26 766 397	16.2	20 662 332	22 109 128	7.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	36 708 244	42 484 955	15.7	30 313 097	34 195 050	12.8
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	62.7	63.0	...	68.1	64.6	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	2 303 320	2 676 640	16.2	2 066 233	2 210 913	7.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	915 002	1 013 120	10.7	668 787	741 809	10.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	3 218 322	3 689 760	14.6	2 735 020	2 952 722	8.0
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	5 654 765	6 446 049	14.0	4 364 313	5 171 303	18.5
Weight load factor - Coefficient de chargement	56.9	57.2	...	62.6	57.1	...
Hours flown - Heures de vol	356	418	17.4	258	284	10.2
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	512	232	-54.7	815	634	-22.2
Goods carried - Marchandises transportées	1 352	1 133	-16.2	192	459	138.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	1 357 882	636 661	-53.1	1 697 687	1 368 817	-19.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	135 788	63 666	-53.1	169 769	136 882	-19.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	5 158	4 146	-19.6	440	886	101.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	140 946	67 812	-51.9	170 209	137 768	-19.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	13	8	-43.1	25	22	-14.8
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	13	8	-43.1	25	22	-14.8

Table 2.4
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1995

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux IB-IV, 1995

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	24	26.3	73	-	119	-15.0
Passengers - Passagers	12 415	17.5	1 752	-26.9	360	-6.9
Goods carried - Marchandises transportées kg	228 914	64.3	61 045	-50.3	26 379	-11.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	18 619 554	26.4	2 628 883	-36.7	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 861 955	26.4	262 888	-36.7	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	218 125	59.4	44 507	-31.1	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 080 080	29.2	307 396	-36.0	...	...
Hours flown - Heures de vol	666	19.6	343	-4.6	541	1.6
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	8 066	12.0	517	-20.6	37	-40.8
Goods carried - Marchandises transportées kg	104 214	110.3	12 748	-83.7	275	-81.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 248 405	29.2	181 195	-8.9	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	424 840	29.2	18 120	-8.9	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	76 082	143.9	9 882	-78.7	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	500 922	39.1	28 002	-57.8	...	...
Hours flown - Heures de vol	503	14.7	102	-19.9	11	-14.8
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	4 348	29.4	1 235	-29.3	323	-0.4
Goods carried - Marchandises transportées kg	124 701	38.9	48 296	8.7	26 104	-7.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	14 371 150	25.6	2 447 688	-38.1	...	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 437 115	25.6	244 769	-38.1	...	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	142 043	34.5	34 625	90.7	...	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 579 158	26.4	279 394	-32.5	...	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	163	37.7	240	3.8	138	-11.5
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	--	31.4	392	7.9
Hours flown: total - Heures de vol: total	163	37.7	241	3.8	530	2.0

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

Section 3
FINANCIAL DATA
Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1995
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES
Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1995

	1994	1995	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	6 330 483	7 030 379	11.1
- Passengers - Passagers	5 700 484	6 347 320	11.3
- Goods - Marchandises	629 998	683 059	8.4
Charter services - Services d'affrètement	1 734 719	1 851 761	6.7
- Passengers - Passagers	1 505 640	1 549 200	2.9
- Goods - Marchandises	229 080	302 561	32.1
Other flying services - Autres services aériens	66 980	71 766	7.1
Subsidies - Subventions d'exploitation	1 237	2 014	62.8
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	272 947	363 781	33.3
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	8 406 365	9 319 702	10.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	223 820	242 550	8.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	2 895 775	3 259 795	12.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	1 030 056	1 159 017	12.5
General services and administration - Services généraux et administration	3 484 949	3 890 546	11.6
Depreciation - Dépréciation	362 099	372 579	2.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	7 996 699	8 924 487	11.6
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	409 667	395 214	-3.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	61 283	68 737	12.2
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	93 797	92 210	-1.7
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	391 110	433 082	10.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	42 597	(121 532)	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(220 353)	(414 456)	88.1
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	189 313	(19 241)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	48 569	62 341	28.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	140 745	(81 582)	...

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

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

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1995

	Total		Change Variation
	1994	1995	
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	5 162 072	5 727 809	11.0
- Passengers - Passagers	4 651 712	5 164 537	11.0
- Goods - Marchandises	510 361	563 272	10.4
Charter services - Services d'affrètement	172 602	138 857	-19.6
- Passengers - Passagers	171 710	134 533	-21.7
- Goods - Marchandises	892	4 324	384.8
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	163 026	250 579	53.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	5 497 700	6 117 245	11.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	122 816	173 680	41.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 715 831	1 924 765	12.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	507 186	585 860	15.5
General services and administration - Services généraux et administration	2 691 247	3 000 229	11.5
Depreciation - Dépréciation	237 447	246 035	3.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	5 274 527	5 930 570	12.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	223 173	186 675	-16.4
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	61 161	63 091	3.2
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	88 854	82 946	-6.6
Interest expenses - Intérêts versés	309 442	355 330	14.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	41 454	(115 748)	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(117 972)	(325 040)	175.5
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	105 201	(138 365)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 417	6 043	11.6
Net income (loss) - Revenu (perte) net	99 784	(144 409)	...

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau IA, 1995 - fin

	Air Canada			Canadian		
	1994	1995	Change	1994	1995	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	2 851 277	3 283 709	15.2	2 310 795	2 444 100	5.8
- Passengers - Passagers	2 571 770	2 974 865	15.7	2 079 942	2 189 672	5.3
- Goods - Marchandises	279 507	308 844	10.5	230 853	254 428	10.2
Charter services - Services d'affrètement	77 195	47 612	-38.3	95 407	91 245	-4.4
- Passengers - Passagers	76 303	43 288	-43.3	95 407	91 245	-4.4
- Goods - Marchandises	892	4 324	384.8	-	-	-
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	80 259	133 920	66.9	82 766	116 659	40.9
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	3 008 732	3 465 241	15.2	2 488 968	2 652 003	6.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	100 367	129 601	29.1	22 449	44 079	96.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	905 334	1 060 257	17.1	810 497	864 508	6.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	310 242	384 866	24.1	196 944	200 995	2.1
General services and administration - Services généraux et administration	1 411 725	1 547 057	9.6	1 279 522	1 453 172	13.6
Depreciation - Dépréciation	121 464	119 920	-1.3	115 983	126 115	8.7
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 849 131	3 241 701	13.8	2 425 396	2 688 869	10.9
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	159 601	223 540	40.1	63 573	(36 866)	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	60 217	75 565	25.5	945	(12 474)	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	69 034	79 539	15.2	19 820	3 407	-82.8
Interest expenses - Intérêts versés	226 081	275 621	21.9	83 362	79 708	-4.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	69 956	(45 452)	...	(28 502)	(70 295)	146.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(26 873)	(165 970)	517.6	(91 099)	(159 070)	74.6
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	132 727	57 571	-56.6	(27 526)	(195 936)	611.8
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	3 850	5 050	31.2	1 567	993	-36.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	128 878	52 520	-59.2	(29 094)	(196 929)	576.9

Table 3.3
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Levels IB-IV, 1995

Tableau 3.3
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux IB-IV, 1995

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	IB-II		III		IV	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 185 324	14.8	113 090	-5.5	4 156	-74.9
- Passengers - Passagers	1 083 355	13.8	95 730	16.4	3 699	-74.7
- Goods - Marchandises	101 969	27.0	17 360	-53.6	458	-76.0
Charter services - Services d'affrètement	780 946	29.9	286 312	-17.9	645 646	5.4
- Passengers - Passagers	721 980	32.9	241 803	-23.2	450 884	-5.2
- Goods - Marchandises	58 966	1.7	44 509	32.6	194 762	42.5
Other flying services - Autres services aériens	36 428	66.8	14 501	-31.6	20 837	-13.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	x ¹	...	x ¹	...	x ¹	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	46 870	16.5	47 442	-15.7	20 903	42.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 049 568	20.9	461 345	-15.5	691 543	3.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 633	-0.6	9 218	-15.9	46 018	-39.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	774 356	19.5	260 300	-2.6	300 374	13.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	335 934	22.4	83 129	-14.7	154 093	2.0
General services and administration - Services généraux et administration	706 767	23.9	88 257	-26.3	95 293	-7.8
Depreciation - Dépréciation	78 719	17.0	16 229	-28.1	31 595	-9.2
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 909 409	21.3	457 134	-11.8	627 374	-0.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	140 159	15.5	4 211	-84.7	64 169	70.6
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	3 836	...	1 810	26.4	-	-
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 340	170.9	924	-50.4	-	-
Interest expenses - Intérêts versés	73 112	-0.6	4 640	-42.9	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(12 422)	...	6 637	...	-	-
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(73 358)	9.0	4 731	...	(20 788)	-22.8
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	66 801	23.6	8 942	-53.9	43 381	305.8
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	39 165	17.2	2 637	-64.5	14 496	527.9
Net income (loss) - Revenu (perte) net	27 636	34.1	6 306	-47.3	28 885	244.6

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

Table 3.4
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Operating Helicopters Only, Levels I-IV,
1995

Tableau 3.4
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1995

	1994	1995	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ - Services réguliers ¹	x	x	...
- Passengers - Passagers	x	x	...
- Goods - Marchandises	x	x	...
Charter services - Services d'affrètement	505 220	503 395	-0.4
- Passengers - Passagers	395 896	364 758	-7.9
- Goods - Marchandises	109 323	138 638	26.8
Other flying services - Autres services aériens	11 357	5 381	-52.6
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 062	7 360	21.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	522 638	516 137	-1.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	71 009	39 474	-44.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	194 224	205 317	5.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	122 430	122 599	0.1
General services and administration - Services généraux et administration	76 338	74 699	-2.1
Depreciation - Dépréciation	25 543	22 270	-12.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	489 544	464 358	-5.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	33 094	51 779	56.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² - Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interests and discount income ² - Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² - Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net³ - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets³	(25 397)	(22 610)	-11.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	7 697	29 169	279.0
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 029	11 856	484.3
Net income (loss) - Revenu (perte) net	5 668	17 313	205.5

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

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

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

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels IB-IV, 1995

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995

	Newfoundland ³		Prince Edward Island ³		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince-Édouard ³		Nouvelle-Écosse ³	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	222 049	-2.8	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	215 082	-2.1	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	6 968	-19.8	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	261 038	-11.6	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	207 282	-13.4	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	52 038	-4.1	x	...	x	...
Other flying services - Autres services aériens	12 174	0.1	x	...	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	x ⁵	...	x	...	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 295	-9.1	x	...	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	501 556	-7.6	x	...	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	20 190	-42.3	x	...	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	190 580	-9.5	x	...	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	99 633	-12.1	x	...	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	127 055	-3.5	x	...	x	...
Depreciation - Dépréciation	19 964	-9.5	x	...	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	457 383	-10.7	x	...	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	44 173	45.3	x	...	x	...
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	235	...	x	...	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	1	-23.5	x	...	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	6 174	-12.5	x	...	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(5 257)	-13.7	x	...	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(31 548)	-13.9	x	...	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	12 625	...	x	...	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 137	...	x	...	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	6 488	...	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, 1995 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995 - suite

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	-	-	211 374	38.9	312 266	15.6
- Passengers - Passagers	-	-	197 922	50.8	269 029	16.8
- Goods - Marchandises	-	-	13 452	-35.8	43 236	8.9
Charter services - Services d'affrètement	-	-	604 041	16.1	404 713	15.6
- Passengers - Passagers	-	-	590 728	15.5	334 643	7.4
- Goods - Marchandises	-	-	13 313	47.8	70 070	82.1
Other flying services - Autres services aériens	-	-	33 492	36.2	4 192	-41.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	x ⁵	...	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	47 553	8.6	26 071	32.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	-	-	896 459	20.9	747 241	15.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	6 584	33.3	6 151	-17.9
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	-	-	417 807	18.2	322 530	21.2
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	134 806	13.4	122 732	18.9
General services and administration - Services généraux et administration	-	-	264 577	20.7	224 780	11.8
Depreciation - Dépréciation	-	-	28 813	7.3	31 284	2.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	-	-	852 587	17.9	707 477	16.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-	-	43 872	146.3	39 764	2.9
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	23	-97.9	1 883	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	3 922	52.6	2 127	66.1
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	-	-	7 296	-25.0	17 261	-9.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	-	-	(3 619)	217.3	(1 624)	196.5
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(9 938)	21.1	(14 206)	-30.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	33 934	253.2	25 558	40.3
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	15 347	160.5	15 700	26.7
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-	-	18 587	400.2	9 858	69.1

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, 1995 - Continued

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995 - suite

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	39 330	1.2	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	31 789	14.2	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	7 541	-31.7	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	40 942	43.7	26 540	7.3	287 561	12.8
- Passengers - Passagers	31 486	35.1	20 584	-0.7	247 330	12.2
- Goods - Marchandises	9 456	82.3	5 956	48.3	40 231	16.7
Other flying services - Autres services aériens	24	-88.9	1 984	43.3	1 864	220.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 913	84.3	2 249	13.5	8 712	-41.8
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	83 209	20.3	30 773	9.5	298 137	10.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	2 541	169.4	2 563	60.9	2 100	-8.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	31 613	19.3	16 006	-5.6	105 994	15.7
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	19 558	4.0	5 631	-7.8	48 780	6.2
General services and administration - Services généraux et administration	18 956	10.0	6 102	49.6	94 643	5.9
Depreciation - Dépréciation	5 459	12.2	1 252	-10.9	15 888	0.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	78 126	14.3	31 554	4.7	267 406	9.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	5 083	511.0	(781)	-61.8	30 731	20.4
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets	102	90.5	793	...	83	245.8
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-100.0	191	257.3	703	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	2 086	57.7	336	8.3	12 081	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	6 638	562.5	309	92.8	(2 378)	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	4 490	...	1 054	...	(14 375)	-3.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	9 574	...	273	...	16 357	53.1
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 802	...	133	-16.6	10 873	37.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	7 772	...	140	...	5 484	98.2

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, 1995 - Concluded

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux IB-IV,
1995 - fin

	British Columbia ⁴		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique ⁴				Territoires du Nord-Ouest	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	x	...	x	...	48 720	19.4
- Passengers - Passagers	x	...	x	...	38 707	21.2
- Goods - Marchandises	x	...	x	...	10 013	12.9
Charter services - Services d'affrètement	497 946	9.1	12 733	2.5	46 221	-19.7
- Passengers - Passagers	382 646	5.0	6 905	-2.9	23 316	-46.2
- Goods - Marchandises	115 300	25.5	5 828	9.8	22 905	61.3
Other flying services - Autres services aériens	17 723	-15.0	-	-	314	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	x ⁵	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	20 475	-4.3	274	39.5	675	44.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	536 144	7.5	13 007	3.1	95 930	-2.9
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	24 219	-45.8	1 420	32.7	3 102	3.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	204 511	20.5	6 104	4.3	39 885	1.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	123 190	28.1	3 193	-3.6	15 633	-9.1
General services and administration - Services généraux et administration	124 527	23.7	1 992	-3.5	27 724	-2.7
Depreciation - Dépréciation	21 631	5.5	220	-9.4	2 032	-15.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	498 078	15.4	12 929	3.1	88 377	-2.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	38 066	-43.0	78	3.5	7 553	-10.5
Non-Operating income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	2 460	...	67	-	1	-99.9
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	2 218	...	--	-99.2	101	-23.3
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	25 984	890.2	3	-51.2	6 532	8.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	30	...	-	-	117	-99.0
Total non-operating income (expenses), net² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets²	(18 851)	-35.4	64	-8.1	(6 107)	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	19 215	-48.9	142	-2.1	1 446	-90.6
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 941	-64.4	71	-36.9	294	-50.1
Net income (loss) - Revenu (perte) net	13 274	-36.6	70	120.9	1 153	-92.2

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

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

³ Data for Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les données pour la Nouvelle-Écosse, île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

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

⁵ Subsidy revenues have been combined with incidental revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers. - Les recettes provenant des subventions ont été imputées aux recettes accessoires afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6
Passenger and goods revenue, by Sector, by
Province and Territory - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1995

Tableau 3.6
Recettes-passagers et recettes-marchandises par
secteur, par province et territoire - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV, 1995

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1994	1995	Change Variation	1994	1995	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur						
Newfoundland - Terre-Neuve	138 828	157 687	13.6	13 781	22 254	61.5
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	15 173	18 307	20.7	1 087	3 452	217.6
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	158 630	139 266	-12.2	18 720	15 714	-16.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	69 460	69 512	0.1	7 659	12 829	67.5
Quebec - Québec	933 648	988 730	5.9	80 012	90 706	13.4
Ontario	1 862 088	2 014 403	8.2	154 827	190 918	23.3
Manitoba	230 388	252 947	9.8	28 041	39 829	42.0
Saskatchewan	133 602	102 068	-23.6	15 608	26 076	67.1
Alberta	637 576	797 100	25.0	67 293	82 371	22.4
British Columbia - Colombie-Britannique	958 741	968 654	1.0	126 885	142 941	12.7
Yukon	22 664	27 058	19.4	4 168	4 699	12.7
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	145 209	143 303	-1.3	44 613	61 558	38.0
Total	5 306 008	5 679 035	7.0	562 694	693 348	23.2
International	1 900 116	2 217 486	16.7	296 384	292 272	-1.4
Total	7 206 124	7 896 521	9.6	859 078	985 620	14.7

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

Table 3.7
Balance Sheet - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1995

Tableau 3.7
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1995

	1994	1995	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	2 298 376	2 643 440	15.0
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	800 594	836 130	4.4
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	6 809 047	6 962 510	2.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 861 097	2 124 662	14.2
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	196 278	266 143	35.6
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	61 314	74 116	20.9
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	212 016	162 664	-23.3
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	90 247	62 790	-30.4
Deferred charges - Frais reportés	993 199	1 076 022	8.3
Total assets - Total de l'actif	9 296 852	9 685 342	4.2
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	2 355 339	2 839 657	20.6
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	89 582	133 792	49.4
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 838 640	3 293 197	-14.2
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	194 730	185 211	-4.9
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	170 573	171 528	0.6
Other deferred credits - Autres crédits reportés	301 593	262 033	-13.1
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	36 277	26 247	-27.6
Other provisions - Autres provisions	931 494	932 431	0.1
Total liabilities - Total du passif	7 918 229	7 844 095	-0.9
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	227	210	-7.5
Capital stock - Capital-actions	1 498 309	2 165 719	44.5
Other paid-in capital - Autre capital versé	277 266	200 118	-27.8
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(424 103)	(529 027)	24.7
Reserves - Réserves	27 151	4 437	-83.7
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 376 568	1 841 247	33.8
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² - Nombre de transporteurs inclus ²	x	-	-100.0
Balance year-end² - Solde à la fin de l'année²	x	-	-100.0
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	9 296 852	9 685 342	4.2

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

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

Table 3.8
Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level IA,
1995

Tableau 3.8
Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA,
1995

	Total	Change	Air Canada	Change	Canadian	Change
	\$'000	Variation	\$'000	Variation	\$'000	Variation
		%		%		%
Assets - Actif						
Current assets - Actif à court terme	1 913 583	20.9	1 327 783	19.5	585 800	24.2
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	716 334	2.3	619 734	9.6	96 600	-28.4
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 955 375	-0.1	2 684 675	7.8	1 270 700	-13.5
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	953 136	15.7	795 436	7.8	157 700	84.3
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 106 148	8.3	1 040 448	7.4	65 700	24.5
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	655 881	11.2	628 081	10.1	27 800	44.3
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	84 300	148.7	-	-	84 300	148.7
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	16 500	261.6	-	-	16 500	261.6
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	-	-	-	-	-
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	-	-	-	-	-	-
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	-	-100.0	-	-100.0	-	-
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	-	-100.0	-	-100.0	-	-
Deferred charges - Frais reportés	1 047 097	9.5	905 397	5.5	141 700	44.2
Total assets - Total de l'actif	7 197 322	5.3	5 154 522	10.0	2 042 800	-5.0
Liabilities and capital - Passif et capital						
Current liabilities - Passif à court terme	2 148 835	28.4	1 561 435	81.1	587 400	-27.6
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	-	-	-	-	-	-
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 453 450	-15.8	1 492 350	-33.5	961 100	43.7
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	93 700	--	-	-	93 700	--
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	-	-	-	-	-	-
Other deferred credits - Autres crédits reportés	249 440	-12.1	256 940	-9.5	(7 500)	...
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	-	-	-	-	-	-
Other provisions - Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-	-
Total liabilities - Total du passif	5 876 867	-0.3	4 242 167	-1.8	1 634 700	3.9
Shareholders equity - Avoir des actionnaires						
Capital stock - Capital-actions	1 780 951	53.6	1 303 751	61.2	477 200	36.1
Other paid-in capital - Autre capital versé	173 200	-32.5	-	-	173 200	-32.5
Retained earnings - Bénéfices non répartis	(633 696)	34.0	(391 396)	-11.8	(242 300)	732.9
Reserves - Réserves	-	-	-	-	-	-
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	1 320 455	40.1	912 355	150.2	408 100	-29.4
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	7 197 322	5.3	5 154 522	10.0	2 042 800	-5.0

Table 3.9
Balance Sheet - Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1995

Tableau 3.9
Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1995

	1994	1995	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Assets - Actif			
Current assets - Actif à court terme	182 262	172 051	-5.6
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	33 209	52 809	59.0
Operating property and equipment - Biens et équipements d'exploitation	414 481	422 174	1.9
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	107 187	95 690	-10.7
Operating equipment under capital lease - Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	16 671	15 454	-7.3
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	7 303	6 115	-16.3
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	3 995	3 546	-11.2
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1 649	1 581	-4.2
Deferred charges - Frais reportés	1 317	266	-79.8
Total assets - Total de l'actif	535 797	562 915	5.1
Liabilities and capital - Passif et capital			
Current liabilities - Passif à court terme	119 513	129 164	8.1
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	9 331	5 097	-45.4
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	232 512	233 661	0.5
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 141	2 225	3.9
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	42 261	51 324	21.4
Other deferred credits - Autres crédits reportés	7 107	5 326	-25.1
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	2 665	2 864	7.5
Other provisions - Autres provisions	20	65	225.0
Total liabilities - Total du passif	415 549	429 726	3.4
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	46	42	-8.7
Capital stock - Capital-actions	71 170	83 452	17.3
Other paid-in capital - Autre capital versé	1 692	3 123	84.5
Retained earnings - Bénéfices non répartis	43 259	44 021	1.8
Reserves - Réserves	4 127	2 595	-37.1
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	120 248	133 190	10.8
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
Balance year-end - Solde à la fin de l'année	-	-	-
Total liabilities and capital - Total du passif et du capital	535 797	562 915	5.1

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

Table 3.10
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1995

Tableau 3.10
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1995

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	26	30.0	2	-	24	33.3
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	548 331	15.9	385 629	10.5	162 702	31.1
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	1 157 434	15.1	848 148	10.9	309 286	28.6
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	236 535	11.5	166 942	13.1	69 594	8.0
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	41 969	26.0	17 176	11.8	24 793	38.1
Aircraft rental - Location d'aéronefs	666 825	13.1	497 570	18.3	169 255	0.2
Other expenses - Autres dépenses	48 026	-5.6	9 300	-50.3	38 726	20.4
Total	2 699 121	14.2	1 924 765	12.2	774 356	19.5
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	221 586	-4.1	147 224	-13.3	74 363	21.4
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	213 060	19.0	118 146	2.8	94 914	48.0
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	161 383	24.4	80 274	35.0	81 109	15.5
Other expenses - Autres dépenses	251 973	40.5	240 216	47.4	11 757	-27.9
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	73 792	18.1	-	-	73 792	18.1
Total	921 794	17.9	585 860	15.5	335 934	22.4
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	382 061	11.0	306 895	7.6	75 166	27.5
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	376 653	17.9	311 124	17.6	65 529	19.6
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	20 105	19.2	17 740	17.1	2 365	37.7
Other expenses - Autres dépenses	93 187	-3.9	79 653	-11.5	13 534	95.0
Total	872 007	12.2	715 412	9.2	156 595	27.9
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol	268 337	9.3	203 814	6.8	64 523	18.2
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol	117 035²	-4.6	53 579²	0.7	63 455	-8.6
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 878 294	13.7	3 483 431	11.6	1 394 863	19.3

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

² Interest expenses for Air Canada are not included. - Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11
Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers,
Level IA, 1995

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995

	Air Canada			Canadian		
	1994	1995	Change	1994	1995	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
Aircraft operations - Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant technique	196 285	230 689	17.5	152 739	154 941	1.4
Aircraft fuel and oil - Huile et carburant d'aéronef	400 170	449 853	12.4	364 469	398 295	9.3
Landing and navigation fees - Droits d'atterrissage et de navigation	97 693	110 937	13.6	49 971	56 004	12.1
Aircraft insurance - Assurances d'aéronefs	7 685	9 352	21.7	7 674	7 825	2.0
Aircraft rental - Location d'aéronefs	200 025	255 337	27.7	220 419	242 234	9.9
Other expenses - Autres dépenses	3 477	4 090	17.6	15 224	5 210	-65.8
Total	905 334	1 060 257	17.1	810 497	864 508	6.7
Maintenance - Flight equipment - Frais d'entretien - Équipement de vol						
Labour wages and salaries - Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	47 564	66 373	39.5	122 225	80 851	-33.9
Materials and supplies - Matériel et approvisionnements	74 140	84 205	13.6	40 805	33 941	-16.8
Purchased repair services - Services d'entretien effectués ailleurs	27 702	27 545	-0.6	31 757	52 729	66.0
Other expenses - Autres dépenses	160 835	206 743	28.5	2 158	33 474	...
Provisions for overhauls - Provisions pour révisions	-	-	-	-	-	-
Total	310 242	384 866	24.1	196 944	200 995	2.1
In-flight service - Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses - Salaires et dépenses du personnel navigant	164 337	174 594	6.2	120 996	132 301	9.3
Passenger food and supplies - Fournitures et vivres pour les passagers	136 710	154 717	13.2	127 856	156 407	22.3
Passengers liability insurance - Assurances-responsabilité-passagers	8 033	8 597	7.0	7 117	9 143	28.5
Other expenses - Autres dépenses	35 462	35 363	-0.3	54 564	44 290	-18.8
Total	344 542	373 270	8.3	310 533	342 142	10.2
Depreciation - Flight equipment - Amortissement - Équipement de vol	102 754	103 860	1.1	88 141	99 954	13.4
Interest expenses - Flight equipment - Frais d'intérêt - Équipement de vol	..¹	..¹	...	53 211	53 579	0.7
Total direct flying expenses - Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 662 872	1 922 253	15.6	1 459 327	1 561 178	7.0

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

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA
Table 4.1
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1995
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, 1995

		1994	1995	Change Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	5 532	6 108	10.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	448 316	499 949	11.5
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	7 641	8 203	7.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	270 916	307 291	13.4
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 738	3 600	-3.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	180 618	187 674	3.9
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	8 471	9 394	10.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	355 156	392 817	10.6
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 959	14 835	6.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	484 754	498 116	2.8
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 422	4 164	-5.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	121 359	120 922	-0.4
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	43 765	46 307	5.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 861 120	2 006 768	7.8
Level IV - Niveau IV				
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	4 227	4 064	-3.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	162 221	174 036	7.3
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III - Niveaux I-III				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	4 208 579	4 743 622	12.7
Cost - Coût	\$ '000	1 094 486	1 256 683	14.8
Gasoline - Essence	L '000	27 310	30 485	11.6
Cost - Coût	\$ '000	16 178	17 922	10.8
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	601	514	-14.5
Cost - Coût	\$ '000	3 799	3 195	-15.9
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	284	292	2.9
Cost - Coût	\$ '000	877	911	3.9
Level IV - Niveau IV				
Fuel and oil - Carburant et huile	L '000	252 268	187 978	-25.5
Cost - Coût	\$ '000	73 675	71 887	-2.4

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level IA, 1995

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995

		Total	Change Variation	Air Canada	Change Variation	Canadien	Change Variation
			%		%		%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	2 625	7.6	1 399	12.8	1 226	2.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	320 158	8.3	170 004	13.6	150 154	2.9
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	5 837	5.7	3 245	6.7	2 592	4.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	236 655	10.2	111 380	4.7	125 275	15.6
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 565	-11.3	170	7.1	1 394	-13.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	106 144	-3.2	24 915	39.9	81 230	-11.5
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 910	8.9	4 043	10.9	2 867	6.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	290 870	7.6	160 125	12.6	130 745	1.9
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	12 693	4.8	8 336	4.6	4 357	5.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	436 866	1.0	253 214	-0.4	183 652	3.0
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	3 872	-7.0	2 367	-0.1	1 506	-16.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	113 425	-1.4	49 467	6.1	63 958	-6.5
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	33 501	3.6	19 559	6.2	13 942	0.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ '000	1 504 119	4.6	769 105	7.3	735 014	1.9
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 416 800	9.7	1 910 654	11.3	1 506 146	7.7
Cost - Coût	\$ '000	862 036	12.0	456 464	12.3	405 571	11.7
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	315	-16.6	190	36.8	125	-47.8
Cost - Coût	\$ '000	1 800	-19.7	1 036	37.3	764	-48.6
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,
1995

Tableau 4.3
Traitements et salaires par secteur, par province et
territoire - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1995

	1994	1995	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	44 207	41 658	-5.8
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	912	10 320	...
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	58 324	57 388	-1.6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	7 569	11 003	45.4
Quebec - Québec	393 226	410 705	4.4
Ontario	530 507	595 740	12.3
Manitoba	96 288	100 511	4.4
Saskatchewan	24 987	21 663	-13.3
Alberta	190 217	227 347	19.5
British Columbia - Colombie Britannique	451 531	493 568	9.3
Yukon	5 020	6 936	38.2
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	48 606	46 272	-4.8
Total	1 851 394	2 023 110	9.3
International	171 947	144 571	-15.9
Total	2 023 340	2 167 680	7.1

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

Section 5
AIRCRAFT FLEET
Table 5.1
Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1995
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, 1995

Type of power plant and aircraft weight group	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		IA		IB-II	
Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	1995	Change 1995/1994	1995	Change 1995/1994	1995	Change 1995/1994
kg	Variation		Variation		Variation	
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Fixed wing aircraft - Aéronef à voiture fixe Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	38	22.6	27	8.0	9	125.0
(68 040 - 158 757)	124	6.9	82	3.8	40	53.8
(34 020 - 68 039)	99	1.0	80	-1.2	15	-6.3
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	90	26.8	14	250.0	15	50.0
Total jet - Total à réaction	351	11.1	203	7.4	79	41.1
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	192	10.3	-	-	154	4.8
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	346	13.8	-	-	62	19.2
Total turboprop - Total turbopropulseurs	538	12.6	-	-	216	8.5
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	59	-6.3	-	-	3	200.0
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	678	-13.7	-	-	66	175.0
Total piston - Total à pistons	737	-13.2	-	-	69	176.0
Total	1 626	-1.0	203	7.4	364	30.0
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	169	-4.0	-	-	5	...
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	561	2.2	-	-	10	...
Total	730	0.7	-	-	15	...
Total fleet - Total de la flotte	2 356	-0.5	203	7.4	379	35.4
	III		IV			
	1995	Change 1995/1994	1995	Change 1995/1994		
	Variation		Variation			
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%		
Fixed wing aircraft - Aéronef à voiture fixe Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	1	-50.0	1	...		
(68 040 - 158 757)	2	-81.8	-	-		
(34 020 - 68 039)	1	-	3	...		
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	26	-10.3	35	25.0		
Total jet - Total à réaction	30	-30.2	39	39.3		
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	23	-4.2	15	400.0		
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	200	17.6	84	2.4		
Total turboprop - Total turbopropulseurs	223	14.9	99	16.5		
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	32	14.3	24	-29.4		
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	362	-4.7	250	-34.6		
Total piston - Total à pistons	394	-3.4	274	-34.1		
Total	647	0.3	412	-22.1		
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	1	-80.0	163	-4.7		
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	1	-90.9	550	2.2		
Total	2	-87.5	713	0.6		
Total fleet - Total de la flotte	649	-1.8	1 125	-9.1		

Table 5.2
Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air
Carriers, Level IA, 1995

Tableau 5.2
Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs -
Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, 1995

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total		Air Canada		Canadian	
			1994	1995	1994	1995	1994	1995
kg			No. - Nbre					
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe								
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Airbus	A340	-	1	-	1	-	-
	Boeing	747	12	13	9	9	3	4
	Lockheed	Tristar	5	3	5	3	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	8	10	-	-	8	10
G (68 040 - 158 757)	Airbus	A320	46	47	34	35	12	12
	Boeing	767	33	35	22	24	11	11
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	46	45	-	1	46	44
	McDonnell-Douglas	DC9	35	35	35	35	-	-
E (15 877 - 34 019)	Bombardier Inc.	CL65	4	14	4	14	-	-
Total			189	203	109	122	80	81

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1995, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 154.5, up 1.0% compared to the previous year. The economy fare index¹ rose 3.8% to a record 182.1, but the discount fare index decreased by 2.3% to 135.4. Since 1983, the all-fare index and the economy fare index have increased every year except for 1992.

When compared to 1994, the all-fare index rose in the southern sector by only 0.7%, while it increased in the northern sector by 4.9%. This was largely due to the discount fare index, which fell by 2.6% in the southern sector, in contrast to the increase of 4.7% registered in the northern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 3.9%, similar to the increase of 3.7% posted in the southern zone.

In international markets in 1995, the all-fare index fell by 1.3% to a level of 118.3. The international economy fare index increased by 4.6%, while the international discount fare index declined slightly from 110.6 to 110.0.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1995, a record 70.7% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 3.8 percentage points from the level of 66.9% reported in 1994. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 74.1%, up 2.1 points from the previous record of 72.0% set in 1994.

As shown in Tables 6.3 and 6.4, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed a similar upwards trend, but at very different levels. In the southern sector, discount passengers amounted to 71.6% of the traffic in 1995, up from 67.8% in 1994. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 2.0 percentage points (72.6% to 74.6%) during this period.

¹ Includes business Fares./Comprend la classe affaires.

Partie II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et par deux transporteurs de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un niveau record de 154,5, en hausse de 1,0% par rapport à l'année précédente. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 3,8% pour s'établir à 182,1, soit un niveau record, mais l'indice des tarifs réduits a diminué de 2,3% pour s'établir à 135,4. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1994, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a augmenté de seulement 0,7% dans le secteur sud, alors qu'il a progressé de 4,9% dans le secteur nord. Cette différence s'explique en grande partie par l'indice des tarifs réduits, lequel a diminué de 2,6% dans le secteur sud, alors qu'il a augmenté de 4,7% dans le secteur nord. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 3,9%, soit une hausse similaire à celle de 3,7% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux en 1995, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a regressé de 1,3% pour s'établir à niveau de 118,3. L'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a augmenté de 4,6%, alors que l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a connu une légère baisse, celui-ci passant de 110,6 à 110,0.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1995, 70,7% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 3,8 points de pourcentage par rapport au niveau de 66,9% observé en 1994. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour atteindre un sommet de 74,1%, soit une progression de 2,1 points de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 72,0% obtenu en 1994.

Comme l'indiquent les tableaux 6.3 et 6.4, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont suivi une hausse tendancielle similaire, mais à des niveaux différents. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 71,6% du trafic en 1995, soit une hausse par rapport à 67,8% en 1994. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 2,0 points de pourcentage (72,6% à

In contrast, for northern services, only 53.3% of passenger traffic (representing 58.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1994, the corresponding figures were 50.0% for passengers and 55.4% for passenger-kilometres.

It should be noted that 94.9% of all domestic passengers and 96.1% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 96.7% and 97.4%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount fares on long-haul services (distances of 800 kilometres or more), although the gap has been narrowing in recent years. In the domestic sector, the highest rate of discount fare use in 1995 was reported on long-haul services in the southern (deregulated) sector, where 73.6% of passengers travelled on discount fares, accounting for 75.5% of passenger-kilometres; this compared with 69.7% of passengers and 70.7% of passenger-kilometres for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

A record proportion of discount fares in the domestic sector was recorded in 1995, at the same time as average air fares reached a record, as noted above in the section **Domestic and International Air Fare Indexes**. This may indicate that the principal air carriers' were engaging in more effective yield management than during recent years.

However, the quarterly data (See **Special Articles**) show that after reaching record levels in the first quarter of 1995, domestic discount fares dropped precipitately over the course of the year. By the fourth quarter, seasonally adjusted domestic discount air fares were at the lowest level since the beginning of 1993.

International Sector

In 1995, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. A record level of 79.5% (four out of every five) international scheduled passengers flew on discount fares, an increase of 1.6 percentage points from the previous record of 1994. In terms of international passenger-kilometres, 84.2% were discount, down slightly from the record level of 84.4% in 1994.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1995, only 11.5% of international passengers paid for a full fare economy class ticket (little more than half of the 20.8% of full fare passengers on domestic routes).

74,6%) au cours de cette période.

Par comparaison, dans le secteur nord, seulement 53,3% du trafic de passagers (représentant 58,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 50,0% et 55,4% respectivement en 1994.

Il convient de noter que 94,9% de tous les passagers des vols intérieurs et 96,1% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 96,7% et 97,4% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus), bien que l'écart ait diminué au cours des dernières années. Dans le secteur intérieur, le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1995 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur sud (la zone libéralisée), où 73,6% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 75,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient à 69,7% pour les passagers et 70,7% pour les passagers-kilomètres.

En 1995, une proportion inégalée de passagers des vols intérieurs ont profité d'un tarif réduit, en même temps que le tarif aérien moyen intérieur atteignait un niveau record (voir la section **Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**). Ceci peut indiquer que les principaux transporteurs aériens ont fait une utilisation plus efficace de leurs systèmes de gestion des rendements qu'au cours des dernières années.

Cependant, un examen des données trimestrielles (voir la section **Études spéciales**) montre qu'après avoir atteint des sommets inégalés au cours du premier trimestre de 1995, les tarifs réduits intérieurs ont chuté précipitamment au cours de l'année. Au quatrième trimestre, les tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés étaient à leur plus bas niveau depuis le début de 1993.

Secteur international

En 1995, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Un niveau record de 79,5% des passagers des vols internationaux réguliers (quatre passagers sur cinq) ont voyagé à tarifs réduits, une hausse de 1,6 point de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 1994. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint 84,2%, soit une légère baisse par rapport au pourcentage record de 84,4% enregistré en 1994.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1995, seulement 11,5% des passagers internationaux ont payé les plein tarifs de la classe économique, soit un peu plus de la moitié des 20,8% des passagers intérieurs.

Provincial Synopsis

In 1995, the vast majority of passengers who enplaned in each province and territory flew on discount fares. The percentages varied from one province to another, ranging from 65.9% for Alberta and Saskatchewan to 76.1% for Ontario (see Table 6.5). All provinces were near to the national average of 70.7%.

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

Between 1994 and 1995, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with seven provinces posting increases². The largest increases were 5.8 percentage points in Quebec and 5.2 percentage points in Ontario. The only decrease was in Nova Scotia.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.6, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1995 increased in nine of the ten selected Canadian cities³. The increases ranged from 2.4 percentage points in Edmonton to 14.2 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), seven of the ten cities of enplanement posted increases, with gains ranging from 0.6 percentage points in Toronto to 3.3 percentage points in Ottawa. In nine of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%: Saskatoon (77.5%) ranked first, followed by Regina (76.9%) and Vancouver (75.6%).

Ottawa had the highest proportion of domestic short-haul business class passengers (7.2%). For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (8.5% and 8.2%, respectively). Eight of the ten cities showed decreases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1995, the average air fare (all types, coupon origin-destination basis) paid by passengers on domestic city-pairs was \$196, a decrease of 2.1% from the record level of \$200 in 1994, but still 2.2% above the previous record average of \$191 in 1993. The average fare for all international city-pairs was \$366, a decrease of 4.2% relative to the record \$382 posted in 1994. (see Table 1.2).

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

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed. / À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Sommaire provincial

En 1995, la grande majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont varié d'une province à l'autre, oscillant entre 65,9% en Alberta et en Saskatchewan et 76,1% en Ontario (voir tableau 6.5). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 70,7%.

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

Entre 1994 et 1995, l'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, sept de celles-ci ayant enregistré des hausses². Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (5,8 points de pourcentage) et en Ontario (5,2 points de pourcentage). La Nouvelle-Écosse a enregistré la seule baisse.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.6, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1995 a augmenté dans neuf des dix villes canadiennes choisies³. Les hausses variaient entre 2,4 points de pourcentage à Edmonton et 14,2 points de pourcentage à Ottawa.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont enregistré des gains. Les hausses ont oscillé entre 0,6 point de pourcentage à Toronto et 3,3 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 70,0% dans neuf des dix villes: Saskatoon (77,5%) s'est classée au premier rang, suivie de Regina (76,9%) et Vancouver (75,6%).

En termes de pourcentage des passagers voyageant sur les tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs court-courriers, la première place revenait à Ottawa (7,2%). Pour les tarifs de la classe affaires sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (8,5% et 8,2% respectivement). Huit des dix villes ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1995, le tarif moyen (tous types de tarifs, sur la base de l'origine et destination du coupon) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 196\$, ce qui représente une baisse de 2,1% par rapport au niveau record de 200\$ observé en 1994, mais une hausse de 2,2% par rapport au niveau record précédent de 191\$ observé en 1993. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait

At the city level, the average domestic air fare ranged between a low of \$182 in Saskatoon, to a high of \$216 in Toronto. The average domestic air fare of \$196 was also exceeded in Ottawa (\$199), Winnipeg (\$210) and Vancouver (\$212). The average domestic air fare decreased in nine of the ten selected cities³, with decreases ranging from 0.5% in Saskatoon to 5.7% in Regina.

In 1995, business class fares for short-haul services increased in five of the ten selected cities³, while for long-haul services, business class fares increased in all ten cities (see Table 6.7). Economy class fares increased in all cities on short-haul³ routes and in nine of the ten cities on long-haul routes. Average discount fares fell in five cities³ for short-haul trips. The largest decreases were in Calgary and Regina, by 8.0% and 5.7%, respectively. For long-haul trips, average discount fares fell in nine of the ten selected Canadian cities. Calgary (8.2%) and Montréal (6.5%) posted the largest decreases for long-haul trips during 1995.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips were paid by the passengers who enplaned in Montréal, \$769 on average. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$269). For economy fares, Winnipeg was the highest at \$253 for short-haul trips, while Calgary was the highest for long-haul trips, at \$521.

Yields from a Hub Perspective

In 1995, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares fell compared to 1994 in the two largest and the two smallest of the hub categories (see Table 6.8). The largest decrease was 5.3% in the hub category "small-small". The highest average yield, 26.9 cents per passenger-kilometre, was also in the hub category "small-small".

The highest average yield for a specific fare category was 44.0 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which however, was a decrease of 20.9% relative to last year. The lowest average yield for a specific fare category was 8.2 cents per passenger-kilometre for discount fares in the hub category "large-large", which decreased by 5.7% from last year.

à 366\$, soit une baisse de 4,2% par rapport au niveau record de 382\$ enregistré en 1994 (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 182\$ à Saskatoon et 216\$ à Toronto. Ce tarif a également dépassé le niveau moyen national de 196\$ à Ottawa (199\$), Winnipeg (210\$) et Vancouver (212\$). Le tarif moyen a diminué dans neuf des dix villes³ choisies, les baisses oscillant entre 0,5% à Saskatoon et 5,7% à Regina.

En 1995, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans cinq des dix villes choisies³, alors que pour les services long-courriers, ces tarifs ont augmenté dans toutes les villes (voir tableau 6.7). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers³ et dans neuf des dix villes pour les voyages long-courriers. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans cinq villes³ pour les services court-courriers. Les diminutions les plus fortes ont été enregistrées à Calgary (8,0%) et Regina (5,7%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont diminué dans neuf des dix villes canadiennes choisies. Calgary (8,2%) et Montréal (6,5%) ont enregistré les baisses les plus fortes pour les services long-courriers en 1995.

Parmi les dix villes, c'est à Montréal que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (769\$). Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (269\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 253\$ pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de 521\$ pour les voyages long-courriers.

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

Comme l'indique le tableau 6.8, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par deux transporteurs aériens de niveau II pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a diminué dans les deux plus grandes et les deux plus petites catégories de villes-pivots en 1995 par rapport à 1994. La baisse la plus forte était de 5,3% dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit». La catégorie «petit-petit» a également fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 26,9 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 44,0 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit», lequel représente, cependant, une diminution de 20,9% par rapport à 1994. Le revenu moyen le moins élevé était de 8,2 cents par passager-kilomètre pour les tarifs réduits dans la catégorie de villes-pivots «grand-grand»; ceci représente une diminution de 5,7% par rapport à l'année dernière.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed. / À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

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

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

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

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

Table 6.1
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, 1992-1995

Tableau 6.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, 1992-1995

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1992	140.3	150.8	131.0
	1993	147.7	166.3	133.4
	1994	153.0	175.5	138.6
	1995	154.5	182.1	135.4
Southern services - Services secteur sud	1992	140.7	151.0	131.1
	1993	147.8	166.6	133.3
	1994	154.0	176.0	138.9
	1995	155.1	182.5	135.3
Northern services - Services secteur nord	1992	133.3	148.6	128.8
	1993	145.9	163.2	136.9
	1994	137.4	170.0	133.0
	1995	144.2	176.7	139.3
International	1992	112.9	137.1	108.2
	1993	112.3	140.8	105.5
	1994	119.9	155.0	110.6
	1995	118.3	162.1	110.0

Table 6.2
Average Fares by Sector and by Fare Type
Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ -
Scheduled Services, 1995

Tableau 6.2
Tarifs moyens selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
%										
Domestic - Intérieur	424.2	412.7	465.6	479.7	264.7	280.6	154.7	151.1	151.8	119.4
Southern services - Services secteur sud	424.2	412.7	465.8	479.9	263.6	280.7	154.3	150.4	152.0	120.0
Short-haul - Court-courrier	209.2	206.3	221.4	225.5	180.1	185.9	112.7	114.0	84.6	64.0
Long-haul - Long-courrier	501.8	535.8	596.8	635.1	425.3	433.9	193.2	186.5	211.2	156.7
Northern services - Services secteur nord	-	-	411.7*	448.7	273.8	279.5	165.2	168.3	141.0	92.7
International	830.3	588.4	854.1	958.4	402.4	406.3	346.1	320.7	252.7	356.2
Total	579.3	468.2	601.1	643.6	288.4	308.6	221.8	213.6	195.9	209.8

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

Table 6.3
Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.3
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%									
Domestic - Intérieur	0.3	0.5	5.3	5.2	25.3	20.8	66.9	70.7	2.2	2.7
Southern services - Services secteur sud	0.3	0.6	5.6	5.4	24.0	19.5	67.8	71.6	2.3	2.8
Short-haul - Court-courrier	0.2	0.4	3.8	4.0	30.6	23.6	63.5	69.7	2.0	2.2
Long-haul - Long-courrier	0.5	0.7	7.5	6.9	16.9	15.3	72.5	73.6	2.6	3.5
Northern services - Services secteur nord	-	-	0.4	0.4	48.8	45.1	50.0	53.3	0.9	1.1
International	0.4	0.5	6.1	5.2	11.7	11.5	77.9	79.5	3.9	3.3
Total	0.3	0.5	5.6	5.2	21.0	17.7	70.3	73.7	2.8	2.9

Table 6.4
Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.4
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%									
Domestic - Intérieur	0.4	0.7	7.4	7.1	17.7	15.1	72.0	74.1	2.4	3.0
Southern services - Services secteur sud	0.5	0.7	7.7	7.3	16.8	14.3	72.6	74.6	2.5	3.1
Short-haul - Court-courrier	0.2	0.5	4.0	4.3	29.2	22.3	64.4	70.7	2.2	2.2
Long-haul - Long-courrier	0.5	0.8	8.5	7.9	14.1	12.6	74.3	75.5	2.5	3.3
Northern services - Services secteur nord	-	-	0.6	0.7	43.1	39.5	55.4	58.5	0.9	1.3
International	0.3	0.3	6.2	5.8	5.7	5.9	84.4	84.2	3.3	3.9
Total	0.4	0.5	6.7	6.3	10.5	9.4	79.5	80.3	2.9	3.6

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

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

Table 6.5
Distribution of Domestic Passengers by Province
and Territory, by Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.5
Répartition des passagers intérieurs selon la province
et le territoire, selon le groupe tarifaire - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

Province and territory of enplanement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%									
Newfoundland - Terre-Neuve	0.5*	0.5*	5.1	5.2	22.0	19.5	69.4	72.5	2.9*	2.3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	0.3*	0.6	5.7	5.3	18.9	17.6	72.2	71.2	2.9	5.3
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec - Québec	0.4	0.8	5.1	6.0	23.1	14.8	69.6	75.4	1.8	3.0
Ontario	0.4	0.7	6.8	6.9	19.7	13.5	70.9	76.1	2.1	2.7
Manitoba	0.5*	0.8	5.7	4.7	28.1	24.9	63.1	66.2	2.6	3.4
Saskatchewan	0.4*	0.6	3.9	3.6	29.0	27.7	64.3	65.9	2.3	2.1
Alberta	0.2	0.3	4.4	4.2	30.2	27.1	62.7	65.9	2.4	2.4
British Columbia ² - Colombie- Britannique ²	0.2	0.3	4.0	3.6	30.0	26.8	63.7	66.8	2.1	2.5
Yukon & Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.5	5.3	5.2	25.3	20.8	66.9	70.7	2.2	2.7

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

² Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

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

Table 6.6
Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.6
Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

City of enplanement ²	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire										
	1994	1995	Change Variation	First class	Business class	Economy	Discounted	Other	1994	1995	1994	1995	
Ville d'embarquement ²	Passagers			Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1994	1995	1994	1995	
	No. - Nbre ('000)	%		1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (<800km)													
Calgary	994	1 075	8.1	0.1*	0.1*	2.8	2.8	31.8	28.3	62.2	66.7	3.2	2.0
Edmonton	348	356	2.1	**	**	1.0	1.4	49.4	46.5	48.3	50.7	1.2	1.3
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	915	939	2.7	0.4*	0.9	5.5	6.9	21.3	11.4	71.4	77.8	1.5	2.9
Ottawa	493	476	-3.4	0.2*	0.7	5.8	7.2	25.9	10.2	65.7	79.9	2.3	2.1*
Regina	118	133	12.9	0.4*	0.4*	4.0	3.2	41.7	36.3	52.4	58.1	1.6	2.1
Saskatoon	117	122	4.7	0.3*	0.2*	1.7	1.4	42.5	39.2	54.0	57.6	1.5	1.6
Toronto	1 442	1 460	1.2	0.3*	0.8	5.9	6.7	22.4	11.0	69.6	79.2	1.8	2.2
Vancouver	1 441	1 189	4.2	0.1*	0.1*	2.9	2.2	35.3	32.0	59.2	63.6	2.5	2.0
Winnipeg	120	126	4.8	0.2*	0.3*	2.7	2.1	46.8	42.2	49.1	53.5	1.3*	1.8*
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	571	633	10.8	0.6	0.8	9.3	8.5	15.3	13.2	72.4	74.2	2.4	3.2*
Edmonton	513	535	4.2	0.4	0.5	5.6	5.1	23.3	20.2	68.5	71.1	2.2	3.2*
Halifax	473	503	6.2	0.3*	0.6	5.7	5.3	18.9	17.6	72.1	71.2	2.9	5.3
Montréal	244	252	3.0	0.6	0.8	7.8	7.6	16.7	13.8	71.1	73.1	3.7	4.7
Ottawa	275	280	2.1	0.4*	0.7	8.9	8.2	23.1	19.4	64.4	67.7	3.2	4.0
Regina	94	89	-4.7	0.6*	0.8*	5.5	5.6	12.8	13.1	76.7	76.9	4.4*	3.5
Saskatoon	99	94	-4.7	0.6*	1.1*	5.2	5.2	13.3	14.6	79.0	77.5	1.9	1.6
Toronto	2 097	2 210	5.4	0.5	0.7	8.0	7.4	14.5	13.5	74.7	75.3	2.3	3.1
Vancouver	1 178	1 263	7.1	0.4	0.7	7.8	7.5	14.9	13.1	74.6	75.6	2.3	3.1
Winnipeg	568	617	8.7	0.6*	0.9	6.6	5.5	21.9	19.5	68.0	70.3	3.0	3.9
Total													
Calgary	1 565	1 708	9.1	0.3	0.4	5.2	4.9	25.8	22.7	65.7	69.5	3.1	2.5
Edmonton	862	890	3.3	0.2	0.3	3.7	3.6	33.8	30.7	60.3	63.0	1.8	2.4
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	1 159	1 191	2.8	0.4	0.9	6.0	7.1	20.4	11.9	71.3	76.8	1.9	3.3
Ottawa	767	757	-1.4	0.3	0.7	6.9	7.6	24.9	13.6	65.3	75.4	2.6	2.8
Regina	212	223	5.2	0.5*	0.5*	4.7	4.2	28.9	27.0	63.6	65.6	2.4*	2.7
Saskatoon	216	217	0.4	0.4*	0.6	3.3	3.0	29.1	28.5	65.4	66.3	1.7	1.6
Toronto	3 539	3 670	3.7	0.4	0.7	7.2	7.2	17.7	12.5	72.6	76.8	2.1	2.7
Vancouver	2 320	2 452	5.7	0.3	0.4	5.4	4.9	24.9	22.3	67.1	69.8	2.4	2.6
Winnipeg	688	743	8.0	0.5*	0.8	5.9	4.9	26.2	23.3	64.7	67.5	2.7	3.5

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

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

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

Table 6.7
Average Domestic Fares by Fare Type Group for
Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹
- Scheduled Services, 1995

Tableau 6.7
Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour
des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens
de niveau I¹ - Services réguliers, 1995

City of enplanement ²	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
Ville d'embarquement ²	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-haul (< 800 km) - Court-courrier (<800km)										
Calgary	258.2*	1.6	258.7	1.4	191.1	3.8	102.2	-8.0	73.7	-25.7
Edmonton	**	...	143.8	-0.8	158.9	5.7	84.0	2.9	49.4*	-21.0
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	194.6	1.0	223.2	-1.9	196.7	1.8	141.3	5.0	68.1	-17.8
Ottawa	190.9*	-8.5	204.7	-0.2	179.9	0.8	128.1	7.0	65.6*	-24.7
Regina	234.3*	0.6	263.7	2.7	227.0	4.3	101.3	-5.7	72.8*	-30.2
Saskatoon	256.3*	12.1	257.2	3.7	223.9	5.1	100.9	-4.9	69.0	-25.5
Toronto	198.2	-1.5	220.1	-1.1	195.5	3.5	135.5	5.7	73.7	-11.6
Vancouver	263.8*	9.3	251.7	15.1	189.8	4.0	93.3	-5.5	47.4	-42.6
Winnipeg	243.8*	2.7	268.5	3.6	252.7	4.2	110.4	-4.6	71.1*	-43.1
Long-haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	582.5	5.4	669.4	4.9	521.0	1.6	203.8	-8.2	157.7*	-29.1
Edmonton	548.1	8.9	567.8	8.5	386.1	3.4	169.2	-2.5	150.0*	-17.2
Halifax	338.0	0.1	386.8	6.0	321.6	3.9	143.6	0.5	120.9	-27.7
Montréal	633.8	16.5	768.6	7.5	509.2	1.7	225.8	-6.5	212.8	-15.7
Ottawa	586.4*	3.8	644.2	4.2	500.3	3.1	206.5	-2.7	216.1*	-23.9
Regina	466.9*	5.6	527.5	6.5	443.8	-1.3	172.7	-6.2	167.0*	-27.1
Saskatoon	441.8	14.8	513.2	9.0	418.0	3.3	165.7	-2.6	127.1	-19.9
Toronto	533.2	7.8	650.6	6.5	458.4	1.6	189.1	-3.6	153.9	-28.6
Vancouver	669.1	5.1	758.1	5.3	486.9	2.4	214.0	-3.0	181.8	-22.8
Winnipeg	418.3	3.5	456.1	3.7	388.9	2.1	152.6	-3.6	145.6	-21.4
Total										
Calgary	513.3	3.7	522.1	2.8	262.3	2.7	142.4	-8.5	114.3	-14.4
Edmonton	543.9	8.6	501.0	4.1	248.5	2.8	141.8	-1.4	127.8*	-13.9
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	278.4	-7.9	346.7	-4.3	273.0	10.8	158.3	0.8	112.0	-26.0
Ottawa	344.5	-10.7	381.3	-3.3	349.1	24.5	154.3	1.2	145.4	-16.5
Regina	375.0*	8.5	406.4	6.6	269.3	2.3	134.8	-9.4	122.2*	-33.2
Saskatoon	404.4	21.6	446.8	9.1	267.2	5.6	133.9	-5.4	94.6	-25.2
Toronto	382.6	-6.8	489.3	1.9	366.6	16.1	167.1	-1.4	127.8	-24.9
Vancouver	610.5	3.9	646.3	10.2	279.7	3.1	160.6	-4.2	130.8	-15.5
Winnipeg	406.2	3.4	442.2	3.9	347.0	2.8	146.9	-3.7	139.0	-22.8

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

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

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

Table 6.8
Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by
Hub Category and Fare Type Group - Canadian
Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995

Tableau 6.8
Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur,
selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire
- Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ -
Services réguliers, 1995

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	
	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation	1995	Change 95/94 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large / Grand-grand	11.4	-4.5	21.7	4.1	25.4	4.8	24.1	2.0	8.2	-5.7	6.3*	-37.7
Large-Medium / Grand-moyen	16.2	-4.6	27.5	9.3	30.4	4.9	29.1	-2.7	12.9	0.4	8.9	-22.1
Large-Small / Grand-petit	18.2	3.3	26.3	6.0	29.5	8.6	33.9	5.0	12.7	3.6	10.4	-5.3
Medium-Medium / Moyen-moyen	16.2	0.7	26.0	2.8	29.8	7.6	28.0	6.7	11.0	1.5	11.3	-25.8
Medium-Small / Moyen-petit	22.9	-0.1	33.0	7.1	36.4	5.7	37.5	5.1	15.6	-1.9	12.1	-22.4
Small-Small / Petit-petit	26.9	-5.3	**	...	44.0*	-20.9	42.1	-1.6	18.3	-2.9	14.8*	3.0

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

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

**Part III
CIVIL AVIATION**

**Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS**

**Table 7.1
Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1995**

**Partie III
AVIATION CIVILE**

**Section 7
MOUVEMENTS D'AERONEFS**

**Tableau 7.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1995**

Type of movement ¹	1994	1995	Change
Genre de mouvement ¹			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 917 458	2 750 606	-5.7
Transborder - Transfrontalier	350 557	390 210	11.3
International - International	61 223	66 121	8.0
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total Commercial - Total commerciaux	2 591 877	2 565 207	-1.0
Private - Privés	584 220	514 034	-12.0
Government - Officiels	153 141	127 696	-16.6
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 855 302	1 879 115	1.3
Visual flights - Vols à vue	1 473 936	1 327 822	-9.9
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	876 250	940 689	7.4
Turboprop - Turbopropulseurs	976 006	919 823	-5.8
Piston - À pistons	1 267 906	1 165 505	-8.1
Helicopter - Hélicoptères	195 612	167 029	-14.6
Other - Autres	13 464	13 891	3.2
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 758 259	1 606 356	-8.6
5 671 - 136 077 kg	1 462 282	1 481 452	1.3
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	108 697	119 127	9.6
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 329 238	3 206 937	-3.7

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2
Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1995

Tableau 7.2
Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1995

Rank 1995	Rank 1994	Airport	Total		Itinerant		Local	
			1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation	1995	Change 1995/1994 Variation
Rang 1995	Rang 1994	Aéroport	'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	341 987	11.4	341 956	11.4	20	...
2	2	Vancouver Intl. BC	311 453	3.4	311 450	3.4	-	...
3	3	Calgary Intl. AB	225 155	9.2	213 643	5.4	11,507	226.2
4	5	Montréal/Dorval Intl QC	198 255	3.4	198 226	3.4	26	225.0
5	4	Montréal/St- Hubert QC	182 889	-5.0	90 765	-1.2	92 125	-8.5
6	8	Boundary Bay BC	166 993	8.4	61 051	4.0	105 938	11.2
7	6	Victoria Intl. BC	163 471	-0.2	106 676	-2.6	56 798	4.8
8	9	Ottawa /Macdonald-Cartier Intl	161 028	11.3	122,338	4.9	38,685	37.5
9	7	Winnipeg Intl MB	156 009	0.7	122 049	6.8	33 953	-16.3
10	10	Toronto/Buttonville ON	140 433	-0.6	67 127	-3.3	73,309	2.0
11	13	Halifax Intl. NS	136 669	14.3	104 277	8.1	32 384	40.5
12	11	Abbotsford BC	135 606	6.0	49 776	1.3	85 829	9.0
13	14	Calgary/Springbank AB	131 030	11.2	38 716	10.7	92 303	11.4
14	12	Québec /Jean Lesage Intl QC	130 313	2.0	105 146	5.0	25 162	-9.0
15	17	Toronto City Centre ON	118 298	15.7	62 286	3.5	56 008	33.2
16	18	London ON	104 795	6.2	62 040	5.4	42 750	7.3
17	15	Edmonton Mun. AB	102 874	-7.6	101 897	-7.4	984	-23.2
18	19	Chicoutimi/St- Honoré QC	93 278	-2.4	48 421	-5.4	44 862	1.1
19	16	Hamilton ON	89 863	-12.2	44 420	-7.0	45 450	-16.7
20	23	Winnipeg/St. Andrews MB	89 058	7.7	24 094	4.8	64 959	8.8
21	21	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	86 026	-3.0	58 029	0.4	27,997	-9.2
22	24	Thunder Bay ON	82 537	-0.1	51 324	9.6	31 203	-12.8
23	20	Villeneuve AB	81 924	-9.2	13 579	-18.5	68 364	-7.1
24	28	Moncton NB	78 247	15.0	51 629	10.6	26 607	24.6
25	30	Oshawa ONT	76 188	19.5	32 752	19.7	43 416	19.3
26	25	Pitt Meadows BC	74 280	0.3	33 916	-1.9	40 366	2.3
27	26	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	74 156	3.6	44 401	3.2	29 752	4.3
28	27	Sudbury ON	72 279	4.4	39 381	5.7	32 892	2.9
29	36	Edmonton Intl. AB	65 837	11.0	60 944	15.6	4 877	-25.6
30	22	Yellowknife NT	65 329	-21.5	36 493	-10.7	28 847	-32.0
31	39	Langley BC	63 259	12.3	25 247	5.9	38,006	16.9
32	34	Windsor ON	63 229	4.5	29 236	2.7	33,990	6.1
33	29	Regina SK	62 657	-6.8	49 516	-1.3	13,142	-23.0
34	35	Vancouver Harbour BC	61 179	2.7	51 668	-2.7	9 514	47.8
35	32	North Bay ON	60 706	-1.2	26 842	8.5	33 855	-7.7
36	37	Prince George BC	59 695	1.9	36 598	2.8	23 094	0.3
37	38	St John's NF	58 583	0.1	42 319	-0.4	16 264	1.4
38	31	Sault Ste. Marie ON	58 061	-8.0	30 910	3.1	27 148	-18.0
39	40	Montréal/Mirabel Intl QC	56 782	5.6	48 739	1.5	8 041	38.9
40	33	Kelowna BC	52 257	-14.9	39 138	-6.0	13 125	-33.6
41	41	Whitehorse YT	50 932	-1.1	21 987	-1.1	28 946	-1.1
42	43	Gander Intl. NF	49 779	9.6	36 135	13.9	13 630	-0.5
43	48	Sept- Îles QC	37 493	-3.8	29 853	-3.7	7 644	-4.1
44	46	St- Jean QC	37 003	-8.3	19 757	-14.0	17 260	-0.7
45	53	Val- D'Or QC	22 052	8.4	20 190	14.2	1 848	-29.9
		Total	4 729 813	3.0	3 206 937	-3.7	1 522 880	-4.1

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES
Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1995

Type of aircraft	1994	1995	Change
Genre d'aéronefs			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	21 212	21 169	-0.2
Helicopters - Hélicoptères	1 582	1 605	1.4
Gliders - Planeurs	601	601	-
Balloons - Aérostats	438	437	-0.2
Gyroplanes - Autogires	172	166	-3.6
Airships - Dirigeables	3	3	-
Total	27 848	27 937	0.3

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

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

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1995
Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1995

	1994	1995	Change
			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	28 968	28 316	-2.3
Commercial - Professionnel	10 274	10 114	-1.6
Airline transport - De ligne	8 987	9 385	4.2
Sub-total - Sous-total	48 229	47 815	-0.9
Glider - Planeur	5 784	5 747	-0.6
Gyroplane - Autogire	18	22	18.2
Free balloon - Ballon libre	292	283	-3.2
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 792	1 878	4.6
Commercial - Professionnel	765	781	2.0
Total	56 880	56 526	-0.6

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

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

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

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

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

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

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

Survey Methodology

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

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

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

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

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

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

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Forms

Formulaires d'enquête

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

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

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the monthly aviation service bulletin, the revision is reflected in the annual publication, Canadian Civil Aviation. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

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

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau IA, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans le bulletin de service mensuelle 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 (819-997-6188).

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 (819-997-6188).

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 1995 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 (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

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

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

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.8, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1995 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 (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

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

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

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 (819-997-6177).

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 (819-997-6177).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1994 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1994 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1994 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1995 are shown in the following table with comparative 1994 data:

	1994	1995	Change Variation %	
Level IA	2	2	-	Niveau IA
Level IB-II	19	24	26.3	Niveau IB-II
Level III	73	73	-	Niveau III
Level IV	140	119	-15.0	Niveau IV
Total	234	218	-6.8	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1995 are as follows: Level IB-II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- d) Estimates for non response totaled 2% in 1995.
- 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 218 carriers in 1995, 137 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 91.7% of all revenues reported.
- f) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given year.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1994 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1994 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1994.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1995 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1994 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1995, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau IB-II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 2.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 2% en 1995.
- 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 218 transporteurs en 1995, 137 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 91.7% de toutes les recettes générées.
- f) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque année.

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 changes 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 totaling 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 license.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in report level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$500,000 or more for the air services for which the air carrier held a license.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a license 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 totaling 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 services 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 services 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 traveler 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 bénéfiques 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 Hawaii, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

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

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

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

Autres termes

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

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

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

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

* Last issue - Dernier numéro.

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and Other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
1994		Air Passenger Travel, Air Fares and the Price of Aviation Fuel: Two Decades in Review / Voyages et tarifs aériens et prix du carburéacteur: Bilan de deux décennies	1974-94
		Passenger Air Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Voyageurs aériens entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993-94
		Passenger Air Travel Between Canadian Cities: Ticket Origins for the Top 25 City-Pairs in 1994 / Passagers aériens voyageant entre des villes canadiennes: Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes en 1994	1994
1993		The Top 25 City-Pairs: Passenger Counts for Trips on Scheduled and Charter Flights / Revue des 25 principales paires de villes: Nombre de passagers effectuant des voyages sur vols réguliers et vols d'affrètement	1992-93
		The Top Ten Origin and Destination Cities in Canada (Major Scheduled Air Carriers): An Historical Review / Dix premières villes au Canada selon l'origine et la destination (des principaux transporteurs aériens réguliers): revue historique	1973-83-93
		Passenger Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Nombre de passagers voyageant entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993
		Comparing Air, Rail and Bus Passenger Counts / Comparaisons des chiffres sur les passagers des services aériens, ferroviaires et d'autobus	1991
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-204 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report - Concluded / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur - fin			
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our Busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travelers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-205 Annual / Annuel			
Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis			
1994		Ticket Origins for the Top 25 Transborder City-Pairs in 1994 / Origine inscrite sur les billets pour les 25 principales paires de villes transfrontalières en 1994	1994
		Canada-United States Air Travel: The Provincial/Territorial Perspective / Voyages aériens entre le Canada et les États-Unis: perspective provinciale et territoriale	1993-94
		Passenger Routings on International Air Journeys / Itinéraires des passagers effectuant des voyages internationaux	1983-93
1993		Air Carrier Nationality for Passenger Travel Between Canada and the United States, 1983 to 1993 / Nationalité des transporteurs aériens de passagers entre le Canada et les États-Unis, 1983 à 1993	1983-93
		Changes in the Medium-Sized Canada-United States Passenger Origin and Destination Markets / Changements dans les marchés de taille moyenne au titre de l'origine et de la destination des passagers entre le Canada et les États-Unis	1992-93
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89

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

Publication Date de publication	Quarter Trimestre	Title / Titre	Ref. Period Période de référence
Year / Année			
Catalogue 51-206 Annual / Annuel Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne			
1994		1994 Civil Aviation Results / Aviation civile - Résultats de 1994	1987-94
		Yields by Size of Hub - Les revenus moyens selon la taille des villes-pivots	1984-94
1993		1993 Civil Aviation Results / Aviation civile - Résultats de 1993	1987-93
		Discount Pricing Behaviour by Canadian Level I Air Carriers During the Recession / Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits au cours de la récession	1989-93
1992		Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount Air Fares / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens	1983-92
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-90
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens			
1994		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1984-94
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1984-94
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1984-94
1993		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-93
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-93

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

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

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

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

Catalogue	Title	Canada	USA	Other	Titre
		\$	États- Unis US\$	Autres US\$	
10-234-XPB	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale de publications sur les transports
50-002-XPB	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XPB	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XPB	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., Bil.
51-204-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	41.00	50.00	58.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205-XPB	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206-XPB	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XPB	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501-XPB E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical E/F Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001-XPB	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003-XPB	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216-XPB	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XPB	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	38.00	46.00	54.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218-XPB	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XPB	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XPB	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XPB	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual
O. - Occasional

M. - Monthly
Bil. - Bilingual

Q. - Quarterly

A. - Annuel
H.S. - Hors série

M. - Mensuel
Bil. - Bilingue

T. - Trimestriel

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

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

January 1996

Janvier 1996

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries.
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis.
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6
Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Trucking Section
Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chief
Multimodal Transport Section
Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre
Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

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

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6
Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des camionnage
Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chef
Section des transports multimodaux
Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation
Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. 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.