C 3

Catalogue 51-206 Annual

Canadian Civil Aviation

1991

Catalogue 51-206 Annuel

Aviation civile canadienne

1991

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA
FEB 4 1993
LIBRARY BIBLIOTHÈQUE

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base 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, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. 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 ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

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

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1991

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

Aviation civile canadienne

1991

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

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

December 1992

Price: Canada: $36.00
United States: US$43.00
Other Countries: US$50.00

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

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 de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1992

Prix : Canada : 36 $
États-Unis : 43 $ US
Autres pays : 50 $ US

N° 51-206 au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. 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 et les administrations canadiennes. 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.

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.

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

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

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Ghief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks 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 Piétro is the Unit Head and B. Snider is the Statistician.

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.
♾

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T.Horricks 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 Piétro est le chef de section et B. Snider est le statisticien ont également contribué à la production de cette publication.

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		xii
SECTION 1	**THE YEAR IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1990-1991	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-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4	Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5	Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6	Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

		Page
Faits saillants		vii
Introduction		xi
Études spéciales		xii
SECTION I	**REVUE DE L'ANNÉE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990-1991	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-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5	État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6	Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

		Page
Table 3.7	Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8	Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9	Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10	Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11	Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3	Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26
SECTION 5	**AIRCRAFT FLEET**	
Table 5.1	Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2	Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28
PART II	**FARE BASIS**	
SECTION 6	**FARE BASIS DATA**	
Table 6.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988-1991	30
Table 6.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.3	Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

		Page
Tableau 3.7	Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8	Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9	Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3	Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
SECTION 5	**FLOTTE D'AÉRONEFS**	
Tableau 5.1	Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2	Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28
PARTIE II	**BASE TARIFAIRE**	
SECTION 6	**DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE**	
Tableau 6.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1988-1991	30
Tableau 6.2	Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.3	Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

		Page
Table 6.4	Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5	Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6	Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7	Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III	**CIVIL AVIATION**	
SECTION 7	**AIRCRAFT MOVEMENTS**	
Table 7.1	Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2	Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8	**AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES**	
Table 8.1	Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2	Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users		
Methodology and Data Limitations		41
Factors Which May Have Influenced the Data		47
Glossary		49
Published Special Articles		54
Publications Available from the Transportation Division		57

Table des matières – fin

		Page
Tableau 6.4	Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5	Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6	Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7	Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III	**AVIATION CIVILE**	
SECTION 7	**MOUVEMENTS D'AÉRONEFS**	
Tableau 7.1	Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2	Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8	**AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES**	
Tableau 8.1	Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2	Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs		
Méthodes et restrictions		41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données		47
Glossaire		51
Etudes spéciales publiées		54
Publications disponibles à la Division des transports		57

Highlights

Operating Statistics

- Total passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian air carriers dropped by 12% and 13%, respectively, in 1991. Total passengers carried decreased to roughly the 1987 level, at 32 million, a drop of 13% from the high of 37 million in 1989.

- Together, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported decreases of 16% in both passengers and passenger-kilometres, while the rest of the industry experienced decreases of 6% in both categories. Reduced volumes of activity were apparent in both scheduled and charter services, with a drop of 15% in scheduled passenger-kilometres, and a decrease of 8% in charter.

- In the scheduled services market, Air Canada, CAIL and their affiliate networks combined to operate 98% of the passenger-kilometres flown in 1991. This market share figure is up only slightly from 97.5% in 1990, but is notably higher than its 1988 level of 87.2%. By 1988, Wardair had become a fairly major participant in the scheduled services market. After merging with CAIL, Wardair no longer reported as a separate carrier in 1990.

- Air Canada, CAIL and the Air Canada affiliate network, all reported decreases in passengers carried and passenger-kilometres flown on scheduled services in 1991. Scheduled passenger-kilometres flown by Air Canada and CAIL fell by 17% and 14% respectively, while the Air Canada Connectors declined by 4%. The Canadian Partners were the only group to show increases in 1991, due to the addition of several carriers to their network during the last two years. In particular, CAIL added Inter-Canadien as their Quebec affiliate late in May, 1991. Prior to this, CAIL had operated without a large affiliate in Quebec since October, 1988. Overall, the two family networks reported a 15% drop in passenger-kilometres, a decrease which put them back to pre-1988 levels.

- The volume of charter activity performed by Canadian air carriers also dropped substantially in 1991. Charter passenger-kilometres decreased by 8% in each of the last two years, a drop from 18 billion in 1989, to 15 billion in 1991. In total, the volume performed by Air Canada and CAIL dropped by 18%, although these two carriers are less of a dominant force in this market than in

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre total de passagers transportés et de passagers-kilomètres parcourus par les transporteurs aériens canadiens a diminué de 12% et de 13%, respectivement en 1991. Le nombre total de passagers transportés a diminué jusqu'au niveau de 1987, de 32 millions, soit une baisse de 13% par rapport au niveau élevé de 37 millions en 1989.

- Ensemble, Air Canada et Les lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré une diminution de 16% du nombre de passagers et de passagers-kilomètres, alors que les autres transporteurs de l'industrie ont enregistré des diminutions de 6% dans les deux catégories. Les volumes réduits d'activité étaient évidents dans les deux genres de services, réguliers et d'affrètement, avec une diminution de 15% des passagers-kilomètres des services réguliers et une baisse de 8% des services d'affrètement.

- Sur le marché des services réguliers, Air Canada, LACI et leurs affiliés ont totalisé ensemble 98% des passagers-kilomètres parcourus en 1991. Cette part du marché a légèrement augmenté comparée à 97.5% en 1990, mais était notamment plus élevée par rapport au niveau de 1988, soit 87.2%. En 1988, Wardair était devenu un participant important sur le marché des services réguliers. Après sa fusion avec LACI, Wardair n'a pas rapporté en tant que transporteur indépendant en 1990.

- Air Canada, LACI et le réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada ont tous déclaré des diminutions dans le nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres parcourus sur des services réguliers en 1991. Le nombre de passagers-kilomètres des services réguliers parcourus par Air Canada et LACI a diminué de 17% et 14%, respectivement, alors que celui du réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada a diminué de 4%. Les partenaires de Canadien étaient le seul groupe à afficher une croissance positive en 1991, dû à l'addition à leur réseau de quelques transporteurs pendant les deux dernières années. En particulier, Inter-Canadien a été ajouté au réseau du Québec de LACI à la fin de mai 1991. Avant ceci, LACI avait opéré sans partenaire important au Québec depuis octobre 1988. Dans l'ensemble, les deux réseaux de groupes ont déclaré une diminution de 15% des passagers-kilomètres, ce qui les a ramené au niveau d'avant 1988.

- Le volume des services d'affrètement offerts par les transporteurs canadiens a substantiellement diminué en 1991. Le nombre de passagers-kilomètres des services d'affrètement a baissé de 8% au cours de chacune des deux dernières années, soit une baisse de 18 milliards en 1989 à 15 milliards en 1991. Au total, le volume transporté par Air Canada et LACI réunis a diminué de 18%, bien que ces deux transporteurs soient moins

scheduled services. They combined to operate 22% of the total volume of charter passenger-kilometres in 1991. In the international sector, where most of the charter passenger-kilometres are flown, there was a decrease of 19%. Charter passengers carried by Canadian carriers in the international market, dropped by 10% to less than four million, from a peak of 5.2 million in 1989. Several large international charter carriers went out of business or ceased operations in 1990, including Worldways, Odyssey International, Vacationair, Points of Call and Crownair.

dominants sur ce marché que sur celui des services réguliers. Ensemble, ils ont totalisé 22% du volume total de passagers-kilomètre des services d'affrètement en 1991. Dans le secteur international, où la plupart des passagers-kilomètres des services d'affrètement sont parcourus, une diminution de 19% a été observée. Le nombre de passagers transportés sur des services d'affrètement par des transporteurs canadiens sur le marché international a diminué de 10% pour s'établir à moins de quatre millions par rapport au sommet de 5.2 millions en 1989. Plusieurs transporteurs des services d'affrètement internationaux ont fait faillite ou ont cessé leurs opérations en 1990. Ceci inclut Worldways, Odyssey International, Vacationair, Points of Call et Crownair.

Financial Data

- For the fourth consecutive year, Canadian Level I-IV air carriers reported a deterioration in both operating income and net income, with 1991 marking the worst financial performance in the history of the industry. Canadian air carriers moved from a net income of $169 million in 1987, to a net loss of $427 million in 1991. In addition, this was only the second time in recent history that Canadian air carriers have experienced an operating loss. The only other recent operating loss was in 1982, and amounted to $13 million, compared to the $253 million operating loss this year.

Données financières

- Pour la quatrième année de suite, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I-IV ont déclaré une détérioration du revenu d'exploitation et du revenu net au cours de l'année 1991, alors que le pire rendement financier dans l'histoire de l'industrie a été observé. Les transporteurs aériens canadiens sont passés d'un revenu net de $169 millions en 1987, à une perte nette de $427 millions en 1991. De plus, on note pour la deuxième fois seulement dans l'histoire récente que les transporteurs aériens canadiens ont connu une perte d'exploitation. La seule autre perte d'exploitation récente était rapportée en 1982, et se chiffrait à $13 millions, comparée à une perte d'exploitation de $253 millions au cours de cette année.

Financial Statistics – Canadian Air Carriers Levels I-IV, 1987-1991

Statistiques financières – Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-IV, 1987-1991

Year / Année	Number of Carriers / Nombre de transporteurs	Operating Revenues / Recettes d'exploitation	Operating Income (loss) / Revenu d'exploitation (perte)	Net Income (Loss) / Revenu net (perte)
		($000,000)	($000,000)	($000,000)
1987	275	6,274	363	169
1988	263	7,137	264	120
1989	252	7,861	92	37
1990	265	8,240	2	(122)
1991	275	7,601	(253)	(427)

- Air Canada and CAIL combined to account for 97% of the net loss reported by Canadian air carriers in 1991. Air Canada reported a net loss of $218 million, with a 15% decrease in revenue, while CAIL had a net loss of $196 million, and a 4% drop in revenue. The rest of the industry reported a net loss of $13 million in 1991, following a net income of $8 million in 1990. Operating revenues for the rest of the industry were down by 2% in 1991. Both Air Canada and CAIL cited the worldwide economic recession and the Persian Gulf conflict as contributors to the first decline in worldwide air traffic, and to the declines in their own operations.

- Air Canada et LACI, ensemble, ont déclaré 97% des pertes nettes des transporteurs canadiens en 1991. Air Canada a déclaré une perte nette de $218 millions et une baisse des recettes de 15%, alors que LACI a subi une perte nette de $196 millions et une diminution des recettes de 4%. Les autres transporteurs de l'industrie ont déclaré une perte nette de $13 millions en 1991, suite à un revenu net de $8 millions en 1990. Les recettes d'exploitation des autres transporteurs ont diminué de 2% en 1991. Air Canada et Canadien ont déclaré que la récession économique mondiale et la guerre du Golfe Persique ont contribué à la première baisse dans le trafic aérien mondial et aux baisses de leurs propres opérations.

- Passenger revenues from scheduled services dropped for the first time in recent history, with a decrease of 8% to $5.3 billion in 1991. Passenger revenues on charter services also showed declines, dropping by 6% to $1.2 billion. Both of these figures represent declines to pre-1989 levels, and when viewed in constant dollars, both figures represent declines to pre-1988 levels, similar to the operational totals noted above. Total revenues in 1991 were down 8% to $7.6 billion, a level which is only slightly above the 1987 constant dollar figure.

- Both Air Canada and CAIL showed increases in current dollar yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services in 1991 over 1990. However, in constant dollars, only CAIL increased their yield, and both carriers reported constant dollar yields in 1991 that were below the 1988 levels. Carriers noted that the decline in current dollar yields in the second half of the year was part of an attempt to stimulate demand.

- Total employment in the industry dropped by 4% or 2,249 employees, to 49,727. Total salaries and wages decreased by 1%. Air Canada reported a decrease of 9%, or 2,128 employees, while the rest of the industry reported a minimal net change. CAIL's employment increased by 3%. Air Canada trimmed its payroll by $128 million or 12% over 1990, while CAIL reported an increase of $85 million, or 12%. Some carriers reported accrued severance pay for layed off employees in salaries and wages in 1991. Both Air Canada and Canadian reported revenue per employee to be down by roughly 6%.

Fare Basis Data

- In 1991, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers reached 145, up 9% compared to 1990. For the third consecutive year, economy fares rose faster in the northern sector (13%), where services are still regulated, than in the southern sector (10%).

- In 1991, 66% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 64% in 1990. For the international markets, over three out of every four (76%) scheduled passengers flew on discount fares.

- In 1991, in Canada, 69% of passengers on duopolistic routes (routes served by two carriers) travelled on a discounted ticket, compared to 59% on oligopolistic routes (routes served by three or more carriers) and to 57% on monopolistic routes.

- Provincially, the proportion of enplaned passengers flying on discount tickets in 1991 varied from 61% for Alberta to 70% for Ontario.

- Les recettes provenant des passagers sur des services réguliers ont diminué pour la première fois dans l'histoire récente, avec une baisse de 8% pour s'établir à $5.3 milliards en 1991. Les recettes provenant des passagers sur des services d'affrètement ont aussi diminué de 6% à $1.2 milliard. Ces deux résultats représentent des baisses aux niveaux d'avant 1989; et, en dollars constants, ils représentent des baisses aux niveaux d'avant 1988, similaires aux totaux notés ci-dessus. En 1991, les recettes totales ont diminué de 8% pour se chiffrer à $7.6 milliards, soit à un niveau légèrement supérieur au niveau de 1987 en dollars constants.

- Air Canada et LACI ont déclaré une augmentation de leurs rendements (recettes-passagers par passager-kilomètre) en dollars courants sur les services réguliers en 1991 par rapport à 1990. En 1991, cependant, LACI était le seul transporteur à accroître son rendement en dollars constants et les deux transporteurs ont déclaré des rendements en dollars constants en dessous des niveaux de 1988. La baisse des rendements en dollars courants pendant la deuxième partie de l'année faisait partie d'une tentative pour stimuler la demande.

- Le nombre total des effectifs de l'industrie a baissé de 4% ou 2,249 employés pour s'établir à 49,727. Le total des salaires et traitements a baissé de 1%. Air Canada a déclaré une baisse de 9% ou de 2,128 employés, alors que les autres transporteurs de l'industrie ont déclaré un changement net minime. Le nombre des effectifs de LACI a augmenté de 3%. Air Canada a réduit sa masse salariale de $128 millions ou 12% par rapport à 1990, alors que LACI a déclaré un accroissement de $85 millions ou de 12%. Certains transporteurs ont déclaré des compensations cumulées en salaires et traitements pour avoir mis à pied des employés en 1991. Air Canada et LACI ont déclaré une baisse des recettes par employé d'environ 6%.

Données sur la base tarifaire

- En 1991, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I a atteint 145, en hausse de 9% par rapport à 1990. Pour la troisième année consécutive, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (13%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (10%).

- En 1991, 66% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 64% en 1990. Pour les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (76%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- En 1991, au Canada, 69% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique (routes desservies par deux transporteurs) ont voyagé à prix réduit, comparativement à 59% sur les routes à concurrence oligopolistique (routes desservies par trois transporteurs ou plus) et à 57% sur les routes exclusives.

- En 1991, la proportion des passagers embarqués dans les provinces et voyageant à prix réduit a oscillé entre 61% en Alberta et 70% en Ontario. L'Ontario et le

Ontario and Manitoba with respective increases of about 5 and 4 percentage points compared to 1990, posted the largest gains.

- In 1991, the average passenger fare paid on all domestic city-pairs was $181, down 5% from 1990. This price decrease was largely due to the inclusion of AirBC and Time Air in the Fare Basis Survey in 1991, which served largely short-haul and low-density routes. The average passenger fare for all international city-pairs was $341, an increase of less than 1% from a year earlier.

- In 1991, on monopolistic domestic routes, discount air fares increased by 21% compared to 1990, to approximately $153, while on duopolistic domestic routes, they slightly increased (2%).

- The competition between the major scheduled airlines means larger discounts for passengers in Canada. In 1991, the passengers travelling on 57% of the duopolistic routes were granted a discount of 50% or more. Where a carrier did not have to share the market with another major carrier, the proportion of routes discounted at that level decreased to 29%.

Manitoba avec des hausses respectives d'environ 5 et 4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à 1990.

- En 1991, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $181, en baisse de 5% par rapport à 1990. Cette régression des tarifs a été causée en grande partie par l'inclusion d'AirBC et de Time Air à l'Enquête sur la base tarifaire en 1991. Ces transporteurs exploitent principalement des routes de courte distance et à faible densité. Le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes internationales s'élevait à $341, en hausse de moins de 1% par rapport à l'année précédente.

- En 1991, sur les routes intérieures exclusives, les tarifs aériens réduits ont augmenté de 21% par rapport à 1990, pour atteindre environ $153, alors que sur les routes intérieures à concurrence duopolistique, ils ont légèrement augmenté (2%).

- La concurrence entre les principales compagnies aériennes régulières signifie des tarifs aériens réduits plus importants pour les passagers au Canada. En 1991, les passagers voyageant sur 57% des routes à concurrence duopolistique ont reçu un rabais de 50% ou plus. Dans le cas d'un monopole, le pourcentage de routes à tarifs réduits à ce niveau a diminué pour passer à 29%.

Introduction

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

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents, for the first time, 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. In addition, the 1987 data that appear in section 1 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

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 on 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 national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. A 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.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également, pour la première fois, 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. En outre, les données de 1987 qui figurent à la section 1 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

The Impact of Competition on Air Fares in Canada

by Francesca Thibeault and Lisa Di Piétro

The air transport industry is presently going through a crucial period in its existence. The two major Level I airlines, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), are actively seeking solutions, such as affiliations and a proposed merger, to recover from the economic depression into which they fell in the past few years. The difficult economic situation that has existed in Canada since 1990, does not explain all air carriers' problems. The intense competition on air fares among the different airlines which has occurred since the economic regulatory reform in the air transport industry in Canada, seems also to explain the financial difficulties of some carriers.

This competition has been particularly characterized by an increase in the use of discounted air fares. Between 1983 and 1991, for example, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares rose from 44.5% to 66.2%. While the use of discounted air fares has increased during this period, motives for the increase in discounting are varied. Amongst these motives, one can mention that the air carriers use discounting to achieve product differentiation, to appeal to different markets, to stimulate travel or as a competitive tool.

In this article, the use of a discounted air fare as a competitive tool, especially amongst the major scheduled domestic carriers to gain or maintain market share, will be explored. In addition, the effect of this competition on air fares in Canada will also be examined.

This article is based on nine years of sample data of passenger counts, revenues and fare types used by Canada's major scheduled airlines. These data are obtained from major Canadian air carriers in the Fare Basis Survey[1].

As mentioned previously, the use of fare discounting became very important in the Canadian domestic market between 1983 and 1991. Deep discount traffic (discounted 30% or more off the economy fare[2]) recorded the highest increase (15.7

[1] *For the years 1983-1986, the participating carriers in the survey were: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines (PWA). For the period 1987-1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair were included. In 1990, the participating carriers in the survey were only Air Canada and CAIL while in 1991, AirBC (an affiliate for Air Canada) and Time Air (an affiliate for CAIL) joined these two major carriers in reporting.*

[2] *Prior to 1985, deep discount fares were those discounted by 25% or more off the full economy fares.*

Études spéciales

L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada

par Francesca Thibeault et Lisa Di Piétro

L'industrie du transport aérien au Canada semble vivre présentement une étape décisive dans son existence. Les deux principales compagnies aériennes de niveau I, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), cherchent activement des solutions, telles des affiliations et une union proposée pour se sortir du marasme économique dans lequel elles sont plongées depuis quelques années. La situation économique difficile qui sévit au Canada depuis 1990, n'explique pas tous les problèmes que vivent les transporteurs aériens. La forte concurrence au niveau des tarifs aériens que se sont livrées les différentes compagnies aériennes depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien semble également à l'origine des difficultés financières de certains transporteurs.

Cette concurrence s'est surtout manifestée par une utilisation accrue des tarifs aériens réduits. Entre 1983 et 1991, par exemple, le nombre de passagers des principaux services aériens réguliers intérieurs ayant voyagé à prix réduit est passé de 44.5% à 66.2%. Bien que l'utilisation des tarifs réduits ait augmenté au cours de cette période, les motifs qui ont poussé les transporteurs à le faire sont variés. Parmi ces motifs, on peut mentionner que les transporteurs aériens ont recours à la réduction des tarifs aux fins de la différentiation des produits, pour attirer d'autres marchés et pour promouvoir les voyages ou encore comme outil de concurrence.

Dans cette étude, on se penchera sur l'utilisation des tarifs aériens comme outil de concurrence, surtout parmi les principaux services réguliers intérieurs qui cherchent à acquérir une part du marché ou à la maintenir. De plus, on examinera l'influence exercée par cette concurrence sur les tarifs aériens au Canada.

Cette étude se fonde sur neuf années de données sur le dénombrement des passagers, les recettes et les types de tarifs utilisés par les principaux services aériens réguliers au Canada. Ces données sont obtenues auprès des principaux transporteurs aériens canadiens dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire[1].

Tel que mentionné précédemment, l'utilisation des tarifs réduits a pris beaucoup d'importance sur le marché canadien entre 1983 et 1991. Parmi les tarifs réduits, ce sont surtout les tarifs très réduits (réduction de 30% ou plus sur le tarif économique[2]) qui ont enregistré la plus forte hausse (15.7

[1] *Pour les années 1983-1986, les transporteurs qui ont participé à l'enquête sont Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines (PWA). Pour la période 1987-1989, on a inclus Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs qui ont participé à l'enquête se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, AirBC (un affilié de Air Canada) et Time Air (un affilié de LACI) sont venus se greffer à ces deux principaux transporteurs.*

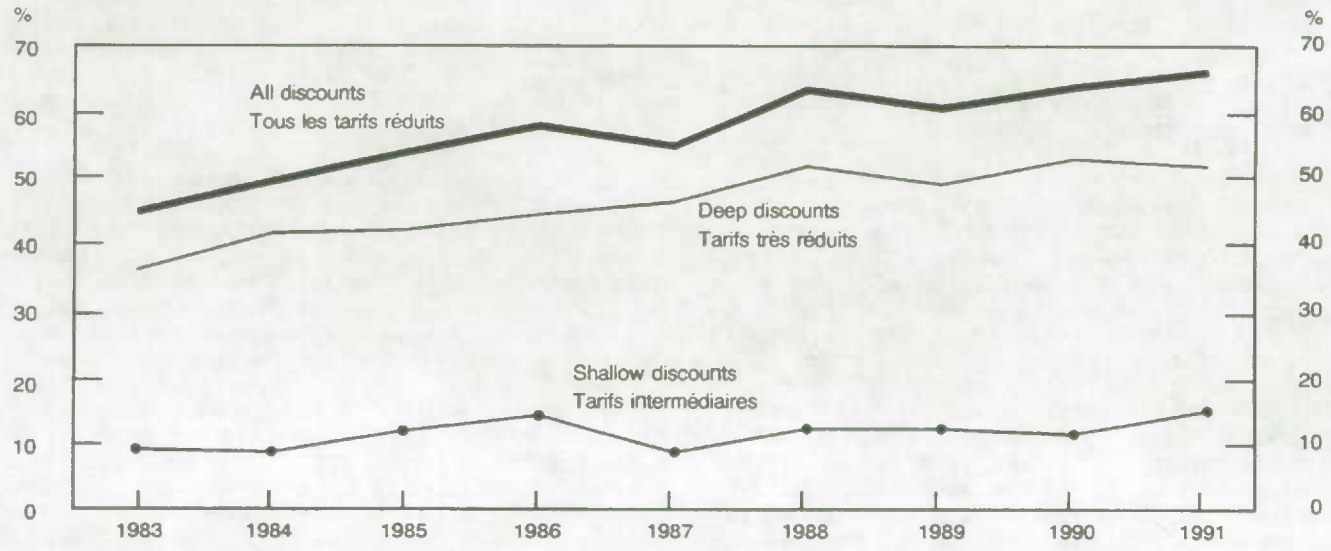
[2] *Avant 1985, les tarifs très réduits étaient des tarifs réduits de 25% ou plus sur le plein tarif économique.*

Figure 1

Discount Traffic in Canada, 1983-1991

Figure 1

Voyages à tarifs réduits au Canada, 1983-1991



percentage points) during this period. Shallow discount traffic (discounted less than 30% off the economy fare) accounted for only 6.1 percentage points of the increase (see Figure 1).

As shown in this figure, on a year-to-year basis, major increases in discount traffic occurred in 1984 (4.9 points) and 1988 (8.7 points). The growth recorded in 1984 can be explained by the fact that, in June of that year, there was a relaxation of fare regulations that allowed the airlines to offer shallow discounts on a route basis rather than on a system-wide basis. In September 1984, the implementation of new fare procedures allowed airlines more pricing flexibility and consumers easier access to cheaper fares. The growth in 1988 can be explained by Wardair's entry into the scheduled domestic market and their pricing policy. Also, CAIL, with its restructured schedule, and Wardair, with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in an attempt to acquire a larger share of the domestic passenger traffic.

Figure 1 also shows that the year 1991 was the key year for the use of discounted fares. During 1991, major Canadian carriers offered a wide selection of low-price fares to Canadian travellers to preserve their market share on routes also operated by charter or smaller independent carriers. Furthermore, in order to stimulate sagging demand largely brought on by the Gulf war and the difficult economic situation, the air carriers preferred to offer numerous seat sales rather than to operate flights with too many empty seats.

points de pourcentage) au cours de cette période. Les tarifs intermédiaires (réduction de moins de 30% sur le tarif économique) ont représenté une augmentation de seulement 6.1 points de pourcentage (voir figure 1).

Tel qu'illustré dans cette figure, sur une base annuelle, les plus fortes augmentations du trafic des tarifs réduits se sont produites en 1984 (4.9 points) et en 1988 (8.7 points). La croissance enregistrée en 1984 peut être expliquée par le fait qu'en juin de cette année-là, on a assisté à un assouplissement des règlements tarifaires, ce qui a permis aux compagnies aériennes d'offrir des tarifs intermédiaires selon l'itinéraire plutôt qu'à l'échelle du système. En septembre 1984, la mise en application de nouvelles méthodes tarifaires a donné aux compagnies aériennes plus de souplesse au niveau de la fixation des prix, et aux consommateurs, plus de possibilités de tarifs réduits. La forte croissance observée en 1988 peut être expliquée par l'arrivée de la compagnie Wardair sur le marché des services réguliers intérieurs et par sa politique de fixation des prix. Aussi, LACI (avec un nouvel horaire) et Wardair (avec un nouvel horaire pour les services interurbains à haute densité) ont eu recours à l'offre de tarifs réduits pour se faire concurrence et faire concurrence à Air Canada, afin d'acquérir une plus grande part du marché des services intérieurs de transport de passagers.

La figure 1 révèle également que l'année 1991 constitue l'année de pointe en ce qui a trait à l'utilisation des tarifs réduits. Au cours de 1991, les principaux transporteurs canadiens ont offert une vaste sélection de tarifs à rabais aux voyageurs canadiens afin de préserver leur part du marché sur des liaisons également desservies par des transporteurs d'affrètement ou par de plus petits transporteurs indépendants. De plus, afin de stimuler une demande fléchissante causée en grande partie par la guerre du Golfe et une conjoncture économique difficile, les compagnies aériennes ont préféré offrir de nombreuses ventes de sièges plutôt que d'avoir des vols avec un trop grand nombre de sièges vides.

The years 1987 and 1989 were the only periods for which the use of discounted fares recorded declines. In 1989, it appears that the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike. Price competition also appears to have been affected by PWA Corporation's takeover of Wardair.

In theory, one would expect that the use of fare discounting as a method of price competition would apply less on routes where the airlines do not face competition. This would mean that a passenger who travels on a route served by an air carrier with "monopoly" power would be subject to a certain form of price discrimination. This hypothesis was examined using the Fare Basis Survey.

As Text Table 1 shows, the number of carriers operating scheduled services in a market had a definite impact on the amount of fare discounting over the study period. For example, from 1983 to 1991, the travellers on "monopolistic" routes[3] were less likely to have access to cheaper travel than the travellers on routes where a major carrier had to compete with at least one other major carrier.

Consider the years 1988 and 1991. In 1988, discount passengers accounted for 65.5% of passengers on routes with two carriers. On routes with three carriers (that is Air Canada, CAIL and Wardair), the proportion of discount passengers increased to 66.2%, while on monopolistic routes, this proportion decreased to 52.4%. In 1991, 68.6% of passengers

Les années 1987 et 1989 sont les seules périodes pour lesquelles l'utilisation des tarifs réduits a enregistré des diminutions. En 1989, il semble que les principales compagnies aériennes aient voulu se remettre de la concurrence coûteuse de l'année précédente. Certaines des pressions résultant des «guerres tarifaires» de 1988 ont été supprimées lorsque la compagnie Air Canada a repris la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève en décembre 1987. L'acquisition de Wardair par la Société PWA a également influé sur la concurrence des prix.

En théorie, on pourrait s'attendre à ce que l'utilisation des tarifs réduits comme méthode de concurrence des prix s'applique moins aux itinéraires pour lesquels il n'y a pas de concurrence entre les compagnies aériennes. Cela signifie qu'un passager qui emprunte un itinéraire desservi par une compagnie qui en détient le «monopole» ferait face à une certaine forme de discrimination des prix. Cette hypothèse a été examinée dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire.

Comme le montre le tableau explicatif 1, le nombre de transporteurs exploitant des services réguliers sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre de tarifs réduits offerts au cours de la période sous étude. Ainsi, on observe que de 1983 à 1991, les passagers voyageant sur les routes exclusives[3] (c'est-à-dire dont la compagnie détient le monopole) se sont vus offrir moins de tarifs réduits que les passagers empruntant les routes où il y a concurrence entre le transporteur principal et au moins un autre transporteur.

Considérons les années 1988 et 1991. En 1988, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.5% des passagers empruntant les routes aériennes desservies par deux transporteurs. Sur les routes desservies par les trois transporteurs (à savoir, Air Canada, LACI et Wardair), le pourcentage des passagers voyageant à prix réduit est passé à 66.2%, tandis que sur les routes exclusives, ce pourcentage

[3] *Monopoly here is defined as a route where there is no scheduled service competition from another major Level I air carrier. There may be competition from third level, feeder or commuter carriers or from charters.*

[3] *Une route exclusive se définit comme une route où il n'y a pas de concurrence au niveau des services réguliers de la part d'un autre transporteur aérien principal de niveau I. Il peut y avoir concurrence de la part de transporteurs de niveau III, de transporteurs subsidiaires ou d'aéronefs-navettes ou de services d'affrètement.*

Text Table 1

Percentage of Passengers Travelling on Discounted Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Tableau explicatif 1

Pourcentage de passagers voyageant à prix réduit, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

Period / Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair / Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More / Trois ou plus	Two / Deux	One / Un
	%		
1983	45.9	51.6	34.7
1984	49.3	52.0	46.3
1985	53.3	55.0	50.5
1986	56.3	63.3	48.8
1987	56.3	56.1	48.8
1988	66.2	65.5	52.4
1989	61.9	62.6	52.5
1990	–	65.8	49.9
1991	58.7	68.6	57.1

on duopolistic routes (routes served by two carriers) travelled on a discounted ticket, compared to 58.7% on oligopolistic routes (routes served by three or more carriers) and to 57.1% on monopolistic routes.

The influence of the number of carriers on the degree of discount off the economy fare will now be examined. To this end, the years 1988, 1990 and 1991 will be considered.

In 1988, the airlines offered shallow discounts on 34.3% of the monopolistic routes and on less than two per cent of the routes with two carriers. In 1990 and 1991, they offered shallow discounts on 40.3% and 25.6%, respectively of the monopolistic routes and on none of the duopolistic routes. During these three years, all duopolistic (with the exception of about two per cent of these routes in 1988) and oligopolistic routes were deep discounted. The passengers travelling on over 50% of the duopolistic routes were granted a discount of 50% or more in 1988, 1990 and 1991. Where three or more major carriers competed, the proportion of routes discounted at that level increased to 85.7% in 1988 and decreased to 30.8% in 1991. Where a carrier did not have to share the market with another major carrier, it offered a discount of 50% or more on less than one third of the routes (see Text Table 2).

In light of the results observed on the oligopolistic routes, one can affirm that Wardair's attempt to break into the domestic passenger market was the largest use of fare discounting as a competitive tool. In 1988,

a diminué pour passer à 52.4%. En 1991, 68.6% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique (routes desservies par deux transporteurs) ont voyagé à prix réduit, comparativement à 58.7% sur les routes à concurrence oligopolistique (routes desservies par trois transporteurs ou plus) et à 57.1% sur les routes exclusives.

Nous allons maintenant examiner l'influence du nombre de transporteurs sur le niveau de rabais offert sur le tarif économique. À cette fin, les années 1988, 1990 et 1991 seront considérées.

En 1988, les compagnies aériennes ont offert des tarifs intermédiaires sur 34.3% des routes exclusives et sur moins de deux pour cent des routes desservies par deux transporteurs. En 1990 et 1991, elles ont offert des tarifs intermédiaires sur respectivement 40.3% et 25.6% des routes exclusives et sur aucune des routes à concurrence duopolistique. Au cours de ces trois années, on offrait des tarifs très réduits sur l'ensemble des routes à concurrence duopolistique (à l'exception d'environ deux pour cent de ces routes en 1988) et oligopolistique. Les passagers voyageant sur plus de 50% des routes à concurrence duopolistique ont reçu un rabais de 50% ou plus en 1988, 1990 et 1991. Dans le cas d'un oligopole, le pourcentage de routes à tarifs réduits à ce niveau a augmenté pour passer à 85.7% en 1988 et a diminué pour passer à 30.8% en 1991. Dans le cas d'un monopole, le transporteur a offert des rabais de 50% ou plus sur moins d'un tiers des routes (voir tableau explicatif 2).

À la lumière des résultats observés sur les routes à concurrence oligopolistique, on peut affirmer que c'est la compagnie Wardair qui a eu le plus recours aux tarifs réduits comme outil concurrentiel pour entrer sur le marché des

Text Table 2

Amount of Discount Off the Economy Fare by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1988, 1990 and 1991

Tableau explicatif 2

Pourcentage de rabais par rapport au tarif économique, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1988, 1990 et 1991

Amount of Discount Off the Economy Fare / Pourcentage de rabais par rapport au tarif économique	Number of Major Carriers Serving the City-Pair / Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More / Trois ou plus	Two / Deux	One / Un
	Percentage of City-Pairs – Pourcentage de paires de villes		
1988			
< 30%	–	1.8	34.3
> = 30% and – et < 40%	7.1	3.6	12.5
> = 40% and – et < 50%	7.1	41.8	27.7
> = 50% and – et < 60%	85.7	52.7	25.5
> = 60%	–	–	–
1990			
< 30%	–	–	40.3
> = 30% and – et < 40%	–	5.8	16.1
> = 40% and – et < 50%	–	40.4	29.0
> = 50% and – et < 60%	–	53.9	12.4
> = 60%	–	–	2.2
1991			
< 30%	–	–	25.6
> = 30% and – et < 40%	15.4	5.7	14.4
> = 40% and – et < 50%	53.8	37.1	31.2
> = 50% and – et < 60%	30.8	55.7	24.2
> = 60%	–	1.4	4.7

with their pricing policy, this airline competed intensively with Air Canada and CAIL on the long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver. In 1991, the nature of the competition on oligopolistic routes was different. Indeed, the two major carriers competed with the regional affiliates AirBC and Time Air on the short-haul and low-density routes, such as Calgary-Regina, Calgary-Saskatoon, Edmonton-Ft. McMurray, Regina-Saskatoon and Saskatoon-Winnipeg. The competition being less intense, the passengers travelling on oligopolistic routes were granted discounts of less than 50% on over two thirds of these routes.

Lastly, the impact of competition among airlines will be assessed through the cost of travel. An examination of Text Table 3 shows that the vigourous competition between Air Canada, CAIL and Wardair in 1988 led to a substantial decline (-13.8%) in discount air fares on markets served by all three carriers. In 1989, after PWA Corporation took over Wardair, the discount air fares on oligopolistic routes increased by 10.4%. During that year, the discount air fares increased more substantially on monopolistic (17.3%) and duopolistic (29.7%) routes. In 1991, despite difficult financial problems, the two major airlines continued to compete to maintain their market share. This largely explains the slight increase (1.5%) of discount air fares on duopolistic routes between 1990 and 1991. On monopolistic routes, discount air fares increased by 20.6% to approximately $153, while on oligopolistic routes, they have reached their lowest level since 1986. In the latter case, the price decrease was largely due to the presence of two affiliate carriers that operated, as previously mentioned, on low-density and short-haul regional and local routes.

The examination of the data filed in the Fare Basis Survey has revealed that the number of carriers operating in a market had a definite impact on the amount and degree of fare discounting in Canada.

services intérieurs de transport de passagers. En 1988, avec sa ferme politique de fixation des prix, cette compagnie a fait fortement concurrence à Air Canada et LACI au niveau des services transcontinentaux de longue distance tels que Calagary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En 1991, la nature de la concurrence sur les routes à concurrence oligopolistique fut différente. En effet, les deux principaux transporteurs ont fait concurrence aux transporteurs affiliés régionaux AirBC et Time Air sur des routes de courte distance et à faible densité comme, par exemple, Calgary-Regina, Calgary-Saskatoon, Edmonton-Ft. McMurray, Regina-Saskatoon et Saskatoon-Winnipeg. La concurrence étant moins forte, les voyageurs empruntant les routes à concurrence oligopolistique se sont vus offrir des niveaux de rabais inférieurs à 50% sur plus des deux tiers de ces routes.

L'incidence de la concurrence entre les compagnies aériennes sera finalement examinée à la lumière des coûts des voyages. Le tableau explicatif 3 montre que la forte concurrence entre Air Canada, LACI et Wardair en 1988 a entraîné une baisse considérable (-13.8%) des tarifs réduits sur les marchés desservis par les trois transporteurs. En 1989, suite à l'acquisition de Wardair par la Société PWA, les tarifs réduits ont augmenté de 10.4% sur les routes à concurrence oligopolistique. Au cours de cette année-là, les tarifs réduits ont augmenté plus fortement sur les routes exclusives (17.3%) ou à concurrence duopolistique (29.7%). En 1991, malgré de graves problèmes financiers, les deux principales compagnies aériennes ont continué à lutter pour conserver leur part du marché. Cela explique en grande partie la faible hausse de 1.5% des tarifs réduits sur les routes à concurrence duopolistique entre 1990 et 1991. Dans le cas d'un monopole, les tarifs aériens réduits ont augmenté de 20.6%, pour atteindre environ $153, alors que dans le cas d'un oligopole, ils ont atteint leur plus bas niveau depuis 1986. Dans ce dernier cas, la régression des tarifs a été causée en grande partie par la présence des deux transporteurs affiliés qui exploitent, tel que mentionné précédemment, des routes régionales et locales à faible densité et de courte distance.

Nous pouvons conclure à partir de l'examen des données de l'Enquête sur la base tarifaire que le nombre de transporteurs sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre et le niveau des tarifs réduits au Canada.

Text Table 3

Average Discount Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Tableau explicatif 3

Tarifs aériens réduits moyens, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un
		$	
1983	87.5	130.3	84.1
1984	87.2	118.5	87.9
1985	96.1	121.4	86.2
1986	101.5	128.4	83.1
1987	156.7	103.5	88.6
1988	135.0	104.2	85.9
1989	149.1	135.1	100.8
1990	–	152.4	126.4
1991	105.4	154.7	152.5

Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness

by Gord Baldwin

Canadian carriers seem to have a disadvantage when compared to American carriers. There have been examinations of the competitiveness issue based on the efficiency of the Canadian carriers' operations, the size of their fleets, their financial strengths and weaknesses. Is there an area of potential strength, a competitive advantage for Canadian carriers that has been overlooked? This article looks at the field of passenger services. These are the services provided for the comfort of passengers during their travel with the airline. Can Canadian air carriers win a niche on the basis of their actual or perceived level of passenger service?

Passenger Services

What elements of passenger services are there? Any aspect of the passenger handling can fall under the title of passenger services. This can include almost any contact that the passenger would have with the air carrier throughout the whole journey. The handling of the passenger's reservation, passenger check-in, on-time performance, baggage handling, meals and in-flight services are all aspects of passenger services that can shape a customer's opinion of the air carrier and their inclination to use the carrier again.

There are elements of passenger services that are difficult to measure since they are essentially non-monetary in nature. If a carrier mounts an internal campaign to improve courtesy of its employees, this will not be apparent in its expenditures. A policy of non-smoking on flights may contribute to the pleasure of non-smokers and be an improvement for them in in-flight service which is essentially cost free. There are, fortunately, some elements of passenger service than can be more easily measured and compared. They will receive most of the focus in this paper.

What has been the trend in passenger service expenditures for the major Canadian scheduled service air carriers in the period 1986 through 1990? Text Table 4 shows several interesting patterns. Air Canada spent a relatively constant proportion of its operating expenses on passenger services. This remained in the 11.4 – 12.5% range throughout this period. It's major competitor, showed a greater variability; CAIL spent slightly more with a range of 10.8 – 13.1% during the period 1987 - 1990. In 1986, with CP Air, CAIL's international service predecessor, 12.8% of its operating expenses were passenger service costs. Wardair had expended more on a percentage basis than any other of the major Canadian players, at least until its takeover by PWA Corp in 1989. All three Canadian carriers spent a higher proportion than the major American carriers on passenger services.

Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada

par Gord Baldwin

Les transporteurs aériens canadiens semblent être en désavantage par rapport aux transporteurs américains. C'est ce que révèle une étude de la concurrence fondée sur l'efficacité des opérations des transporteurs canadiens, la taille de leurs flottes et les forces et les faiblesses au niveau de leurs finances. A-t-on omis un secteur prometteur ou un avantage concurrentiel en ce qui concerne les transporteurs domiciliés au Canada? Le présent article porte sur les services aux passagers, c'est-à-dire les services fournis pour assurer le confort des passagers pendant le voyage. Les transporteurs aériens canadiens peuvent-ils s'emparer d'un segment du marché en comptant sur le niveau réel ou perçu de leurs services aux passagers?

Services aux passagers

Quelles sont les composantes des services aux passagers? Tout aspect du traitement des passagers relève de la rubrique des services aux passagers. Cette dernière peut comprendre pratiquement tout rapport que le passager a pendant le voyage avec la compagnie aérienne. La prise en charge des réservations des passagers, l'enregistrement des passagers, le respect des horaires de vol, la manutention des bagages, le service-repas et le service en vol sont tous des aspects des services aux passagers qui influent sur l'opinion que le client a de la compagnie aérienne et sur la décision de ce dernier de faire à nouveau affaire avec cette compagnie.

Certains aspects des services aux passagers sont difficilement mesurables car ils n'ont essentiellement aucune valeur monétaire. Ainsi, la campagne interne qu'organise un transporteur pour améliorer la courtoisie de la part de ses employés ne figurera pas dans les dépenses. L'introduction de vols non-fumeurs peut avoir pour effet d'accroître le plaisir du non-fumeur et d'améliorer la qualité du service en vol qui est essentiellement gratuit. Mais heureusement, certains aspects des services aux passagers sont plus facilement mesurables et comparables. Le présent article porte plus particulièrement sur ces aspects.

Pour la période allant de 1986 à 1990 inclusivement, quelles ont été les tendances dans les dépenses au titre des services aux passagers des principaux transporteurs canadiens réguliers? Le tableau explicatif 4 révèle quelques tendances intéressantes. Air Canada a consacré aux services aux passagers un pourcentage relativement constant de ses dépenses d'exploitation. Au cours de la période de référence, le pourcentage a varié entre 11.4 % et 12.5 %. Son principal concurrent a affiché une plus grande variabilité. Les dépenses de Canadien International ont été légèrement plus élevées, soit entre 10.8 % et 13.1 % au cours de la période 1987-1990. En 1986, CP Air (le prédécesseur de Canadien International au titre des mouvements internationaux) a consacré 12.8 % de ses dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Les dépenses de Wardair à ce titre ont progressé le plus, en pourcentage, que toute autre compagnie canadienne importante, du moins jusqu'à ce que la PWA Corporation en prenne le contrôle en 1989. Les trois transporteurs canadiens ont consacré aux services aux passagers un pourcentage plus élevé que les principaux transporteurs américains.

Text Table 4

Passenger Services Expenditures as a Percentage of Total Operating Expenses, 1986-1990

Tableau explicatif 4

Dépenses au titre des services aux passagers, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, 1986-1990

	1986	1987	1988	1989	1990
	%	%	%	%	%
Canadian Carriers **Transporteurs canadiens**					
Wardair	15.0	15.9	12.6	12.3	...
Canadian Airlines International/ Lignes aériennes Canadien International	...	10.8	12.3	12.0	13.1
Air Canada	11.9	11.4	12.5	11.8	12.1
CP Air	12.8	...	...	...	...
American Carriers **Transporteurs américains**					
Delta Air Lines	11.4	11.8	11.9	11.5	12.3
American Airlines	11.8	11.8	11.7	11.4	12.5
United Airlines	12.2	11.6	11.3	10.7	10.1
Continental Airlines	9.8	9.9	9.7	9.4	8.9
Northwest Airlines	...	9.3	9.1	9.3	9.1

Source: *Canadian carriers, Statistics Canada* **Air Carrier Operations in Canada** *and* **Canadian Civil Aviation**; *American carriers, International Civil Aviation Organization,* Financial Data Commercial Air Carriers, *Series F.*

Source: *Transporteurs canadiens, Statistique Canada,* **Opérations des transporteurs aériens au Canada** et **Aviation civile canadienne**; *transporteurs américains, Organisation de l'aviation civile internationale,* **Renseignements financiers des transporteurs aériens commerciaux,** *série F.*

In Text Table 4, proportions have been compared rather than actual dollar expenditures per passenger or per passenger-kilometre. This eliminates the problem of changes in currency fluctuations but it does not, however, eliminate some other factors which could influence the analysis. The cost of in-flight labour could be higher due to more in-flight personnel per aircraft or higher wages per employee. These could create a higher proportion for passenger service expenditures as a percentage of total operating expenses. If a carrier has higher costs because of more personnel to serve the passengers, the discussion later in this article as to the effect on consumer demand would be equally valid. If the labour is just higher paid, this might reflect more training, higher selection standards, again leading to passenger satisfaction. One element of passenger services costs that could negate the suggested link between expenditures and consumer satisfaction is that of interrupted trip expenses. If very high, they would probably not result in higher passenger satisfaction.

What are the major components of these passenger service expenditures? Text Table 5 shows how the money was spent by Air Canada and CAIL in 1990. Canadian carrier's have deliberately made passenger service a key marketing element.

Le tableau explicatif 4 présente des pourcentages comparatifs plutôt que les dépenses réelles par passager ou passager- kilomètre. Cette approche permet d'éliminer le problème que pose la variation monétaire, mais ne permet pas d'éliminer d'autres facteurs qui pourraient influer sur l'analyse. Les dépenses au titre du personnel de bord pourraient être plus élevées si les employés étaient plus nombreux ou les salaires par employé plus élevés. La part des coûts des services aux passagers serait donc supérieure en pourcentage des dépenses d'exploitation totales. Si la compagnie aérienne assume des frais plus élevés en raison d'un nombre accrû d'employés au service des passagers, la question des effets sur la demande abordée plus loin est donc toute aussi valable. Si le personnel est simplement mieux rémunéré, cela peut signifier que les critères de formation et de sélection sont plus élevés, ce qui influe à nouveau sur la satisfaction de la clientèle. Les frais imputables aux interruptions de voyage sont un élément des dépenses au titre des services aux passagers qui pourrait annuler le lien proposé entre les dépenses et la satisfaction des clients. Même si ces frais sont très élevés, la satisfaction des clients ne sera probablement pas plus grande.

Quels sont donc les principaux éléments des dépenses des services aux passagers? Le tableau explicatif 5 présente une ventilation des dépenses des compagnies Air Canada et Canadien International en 1990. Les transporteurs canadiens ont délibérément fait des services aux passagers un outil commercial clé.

Text Table 5

Passenger Service Expenditures, Air Canada and CAIL 1990

	%
Cabin crew salaries and expenses	42
Passenger food and supplies	44
Other passenger service expenses	14
Total passenger service expenses	100

Source: *Statistics Canada,* **Canadian Civil Aviation**

Tableau explicatif 5

Dépenses au titre des services aux passagers, Air Canada et Canadien International, 1990

Salaires et dépenses du personnel navigant	
Fournitures et vivres pour les passagers	
Autres dépenses des services aux passagers	
Dépenses totales des services aux passagers	

How do the major Canadian and American scheduled service carriers compare with the key foreign competitors? Text Table 6 shows the proportion of total operating expenditures accounted for by passenger service costs in 1989 for select Canadian, American and other foreign air carriers.

Comment les principaux transporteurs aériens réguliers canadiens et américains se comparent-ils aux principaux concurrents étrangers? Le tableau explicatif 6 présente le pourcentage des dépenses d'exploitation totales que représentent les services aux passagers en 1989, selon certains transporteurs aériens canadiens, américains et étrangers.

Text Table 6

Passenger Services Expenditures as a Percentage of Total Operating ExpensesTableau

Tableau explicatif 6

Dépenses au titre des services aux passagers, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales

	1989	1990
	%	%
Canadian Carriers **Transporteurs canadiens**		
Wardair	12.3	...
Canadian Airlines International Lignes aériennes Canadien International	12.0	13.1
Air Canada	11.8	12.1
American Carriers **Transporteurs américains**		
Delta Air Lines	11.5	12.3
American Airlines	11.4	12.5
USAir	11.2	10.5
United Airlines	10.7	10.1
Piedmont	9.5	...
Continental Airlines	9.4	8.9
Northwest Airlines	9.3	9.1
Foreign Carriers **Transporteurs étrangers**		
Singapore Airlines	16.3	16.2
British Airways	15.5	15.0
Japan Airlines	12.7	12.3
Air France	12.7	...
Lufthansa	10.8	11.3
Aeroflot	7.3	7.1

Source: *Canadian carriers, Statistics Canada* **Air Carrier Operations in Canada** *and* **Canadian Civil Aviation;** *American and foreign carriers, International Civil Aviation Organization,* ***Financial Data Commercial Air Carriers,*** *Series F*

Source: *Transporteurs canadiens, Statistique Canada,* ***Opérations des transporteurs aériens au Canada*** *et* ***Aviation civile canadienne;*** *transporteurs américains et transporteurs étrangers, Organisation de l'aviation civile internationale,* ***Renseignements financiers des transporteurs aériens commerciaux,*** *série F.*

It appears, from the data in Text Table 6, that the major Canadian carriers gave a greater emphasis to passenger servicing than do the major American carriers. The Canadian carriers appear to trail, however, some of the major foreign operators. Singapore Airlines, showing the highest proportion of passenger services expenditures in Text Table 6, is well known for highly rated customer satisfaction.

Some caution must be taken in using an aggregate figure such as passenger servicing costs to measure the service level provided. Many factors can affect the level of expenditures.

The distance flown on average by each passenger is one factor. It is more difficult to expend large amounts on passengers in food and beverage service on short-haul than long-haul flights. The longer the haul, the larger the expenditure per passenger. The longer haul on the Canadian carriers routes might partially explain their expenditure of a higher proportion of their operating costs on passenger services.

Trip distance is not the only explanation, however. The industry average for domestic in-flight food expenses in the United States is less than $6US per passenger. Air Canada and CAIL have a much higher average ($13.86 and $14.00 respectively in 1990). The existence of a high service level provider such as Wardair may have been another factor for the emphasis on service in the Canadian industry. Although at its peak, Wardair captured only 4.8% of scheduled service passengers (10.7% of the scheduled service market as measured by passenger-kilometres), the reputation of its service and the threat of its potential growth may indeed have had a strong influence on Air Canada and CAIL.

The difference in expenditures on passenger services can affect more than just the value or quality of the food service provided. Whether or not food service will be provided at all is sometimes the question. It is of sufficient importance to the passenger that this information is usually included by airlines in their published schedules, in travel agency resources such as the Official Airline Guide and in carrier reservation systems. The provision of food services is another area where Canadian carriers may have an advantage.

When one looks at the two similar business/government markets of New York-Washington and Ottawa-Toronto, there are significant differences in the meal services advertised by the carriers operating between these points. According to the January 1, 1992 Official Airline Guide [see Text Table 7], there were 72 different flight listings for Ottawa to Toronto, a distance of 364 kilometres. Text Table 7 shows that sixteen were listed as breakfast flights, four were listed as lunch service flights and fourteen were listed as offering snack service. There were 180 flight

Selon le tableau explicatif 6, les principaux transporteurs canadiens ont accordé plus d'importance aux services aux passagers que leurs principaux concurrents américains. Cependant, ils semblent être dépassés par quelques-uns des principaux transporteurs étrangers. Ainsi, comme le montre le tableau explicatif 6, la compagnie Singapore Airlines affiche le pourcentage le plus élevé de dépenses au titre des services aux passagers. La compagnie est par ailleurs reconnue pour la très grande satisfaction de sa clientèle.

Il faut toutefois faire preuve de prudence lorsque l'on utilise des données agrégées comme les coûts des services aux passagers pour mesurer le niveau de service fourni. Nombre de facteurs peuvent agir sur le niveau des dépenses.

L'un de ces facteurs est la distance moyenne parcourue par passager. Il est plus difficile d'allouer des montants élevés aux repas et aux boissons destinés aux passagers sur des vols court-courriers que sur des vols long-courriers. Plus la distance parcourue est longue, plus les dépenses par passager sont élevées. La distance plus élevée des itinéraires des transporteurs canadiens peut expliquer en partie la raison pour laquelle les services aux passagers représentent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation.

La distance du vol n'est toutefois pas le seul facteur qui influe sur les dépenses. Aux États-Unis, pour l'ensemble du secteur, les dépenses moyennes au titre des repas sur des vols intérieurs sont inférieures à $6 US par passager. Les dépenses moyennes pour Air Canada et Canadien International sont beaucoup plus élevées ($13.86 et $14.00 canadiens respectivement en 1990). Comme autre raison possible de l'importance accordée aux services aux passagers par les transporteurs aériens canadiens, mentionnons la compagnie Wardair qui fournit un niveau de service élevé. Bien que traversant une période record, Wardair n'a représenté que 4.8 % des passagers sur des vols réguliers (soit 10.7 % du marché des services réguliers, mesure établie selon le nombre de passagers-kilomètres). La réputation des services de Wardair et les possibilités de croissance de la compagnie peuvent en effet avoir influer fortement sur Air Canada et Canadien International.

Le niveau des dépenses au titre des services aux passagers n'agit pas seulement sur la valeur ou la qualité du service-repas fourni aux passagers. En fait, on se demande parfois si l'on doit fournir ou non le service-repas. Ce facteur a suffisamment d'importance aux yeux des voyageurs pour que l'on en fasse mention dans les horaires publiés par les compagnies aériennes, dans la documentation des agences de voyages (comme le Official Airline Guide) et dans les systèmes de réservations des compagnies aériennes.

Lorsque l'on examine les deux marchés semblables des affaires et du gouvernement que sont les itinéraires New York-Washington et Ottawa-Toronto, on observe des différences importantes au niveau des services-repas annoncés par les transporteurs qui exploitent ces routes. Selon le Official Airline Guide publié le 1er janvier 1992 (voir tableau explicatif 7), on a dénombré 72 vols d'Ottawa à Toronto, ce qui représente une distance de 364 kilomètres. Selon le tableau explicatif 7, 16 de ces vols incluaient le petit déjeuner, quatre incluaient le déjeuner et 14 incluaient un casse-croûte. Par ailleurs, on a dénombré 180 vols de Washington à

Text Table 7

Food Services – Ottawa-Toronto Versus New York-Washington

Tableau explicatif 7

Services-repas – Ottawa-Toronto et New York-Washington

City-Pair Food Service Paires de Services-villes repas	Number of Flight Listings Nombre de vols annoncés	% of Flights Pourcentage de vols
Ottawa-Toronto		
breakfast/petit déjeuner	16	22
lunch/déjeuner	4	6
snack/casse-croute	14	19
none/aucun repas	38	53
Total	72	100
New York-Washington breakfast/petit déjeuner	–	–
lunch/déjeuner	–	–
snack/casse croute	54	30
none/aucun repas	126	70
Total	180	100

Source: OAG Desktop Flight Guide, Jan. 1/92, North American Edition

Source: OAG Desktop Flight Guide, 1er janvier 1992, édition nord- américaine.

listings for Washington to New York, a distance of 342-367 kilometres (depending on the airports used). None were listed as breakfast flights, none were listed as lunch service flights and fifty-four were listed as offering snack service.

All of the examination to this point would suggest that Canadian carriers are spending a greater proportion of their expense dollars on passenger services than are the major American carriers. At least in some markets, they do appear to offer more food services than American carriers.

Passenger Services and Consumer Demand

How important is the passenger service element in a passenger's choice? Can Canadian carriers offering a higher level of service impact on their market share? The importance or impact is probably the greatest when other factors influencing consumer choice are relatively equal. If two carriers are leaving at approximately the same time, with similar fares, to the same destination, the service factor becomes very important. The question of the quality of the meal and beverage service provided while perhaps a "frill", gains importance if other factors are equal.

Do Canadian carriers provide a better level of passenger service than their American competition? The figures in Text Table 4 show that they spend a higher proportion of their operating expenses on passenger services. Could Canadian carriers use

New York, soit une distance de 342 à 367 kilomètres (selon les aéroports utilisés). Aucun des vols n'incluait le petit déjeuner ou le déjeuner; par contre, 54 vols incluaient un casse-croûte.

Jusqu'ici, tout semble indiquer que les transporteurs canadiens, par rapport aux principaux transporteurs américains, consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Sur certains marchés du moins, ils semblent offrir davantage de services-repas que les compagnies aériennes américaines.

Services aux passagers et demande du consommateur

Quelle importance le passager accorde-t-il aux services aux passagers au moment de choisir une compagnie aérienne? Les transporteurs canadiens qui offrent un niveau de service élevé peuvent-ils influer sur leur part du marché? Le degré d'importance ou d'incidence des services offerts est probablement plus élevé lorsque les autres facteurs qui influencent le choix du consommateur sont égaux. Ainsi, si deux vols sont offerts à la même heure, au même tarif, pour la même destination, le facteur services prendra alors beaucoup d'importance. Si les autres facteurs en présence sont égaux, la question de la qualité du service-repas, quoique accessoire, revêt alors de l'importance.

Les transporteurs canadiens fournissent-ils un niveau plus élevé de services aux passagers que leurs concurrents américains? Le tableau explicatif 4 révèle qu'ils y consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation. Les transporteurs canadiens peuvent-ils se servir de cet atout

their attention to passenger services to be more competitive, especially within the North American context? This would make sense if it was felt that the increased spending and attention to passenger services could influence the consumer's choice of a carrier.

Conclusion

Canada's international scheduled air carriers are facing a world of great change and increasing competition. The prospect of a new bilateral air agreement with the United States, raises the possibility of new opportunities but also new competitive pressures. One area that may help the Canadian carriers to compete in this market and in the world market is their level of passenger services provided. The major Canadian air carriers have historically devoted a higher proportion of their resources to the provision of passenger services than have the major American air carriers. This means that they have an advantage that does not require an increase in expenditures to obtain other than to inform the consumer of its existence. If the service level is maintained, and if it is made known to their prospective passengers, passenger service could be the advantage they need to maintain an adequate market share.

pour être plus concurrentiels, surtout dans le contexte nord-américain? Cela serait logique si l'on croyait que l'augmentation des dépenses et de l'importance accordées aux services aux passagers pouvait influencer le choix du consommateur.

Conclusion

Les transporteurs canadiens internationaux qui offrent des services réguliers doivent évoluer dans un milieu changeant et de plus en plus concurrentiel. La possibilité d'un nouvel accord bilatéral de transport aérien laisse présager des débouchés mais également une lutte concurrentielle accrue. Le niveau de service que fournissent les transporteurs canadiens peut constituer un atout sur ce marché et sur le marché mondial. Depuis toujours, les principaux transporteurs aériens canadiens consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses aux services aux passagers, comparativement aux principaux transporteurs aériens américains. Cela signifie que les compagnies aériennes canadiennes bénéficient donc d'un avantage. Il n'est pas nécessaire d'y consacrer d'autres dépenses; il suffit simplement d'en informer le consommateur. Si le niveau de service est maintenu, et si ce fait est connu des passagers éventuels, les services aux passagers constitueront l'atout dont les transporteurs canadiens ont besoin pour conserver une part équitable du marché.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1991

by **R. Lund**

Text Table 8 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. Data contained in all categories of this table are a rollup of the four quarters. As such, passenger revenue data in this table may show slightly different values than those which are contained in carriers' annual income statements. Also, this table contains revisions to the previously released quarterly data.

The combined market share of both the Air Canada and CAIL families, in the scheduled services market, increased for the fourth consecutive year. The two families combined for 98% of the passenger-kilometres flown in 1991, compared to 97.5% in 1990 and 87.2% in 1988. The largest jump in market share by these groups occurred in 1990 after CAIL merged with Wardair, which had grown to roughly 11% of the industry's scheduled passenger-kilometres by 1989.

Transporteurs majeurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1991

par R. Lund

Le tableau explicatif 8 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Les données de chaque catégorie de ce tableau correspondent à la sommation des données des quatre trimestres. Les données sur les recettes-passagers contenues dans ce tableau peuvent différer légèrement de celles contenues dans les états des recettes annuelles des transporteurs. Aussi, ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles, déjà publiées.

La part du marché combinée des deux groupes d'Air Canada et de LACI, pour les services réguliers, a augmenté pour la quatrième année consécutive. Ensemble, les deux groupes ont compté pour 98% des passagers-kilomètres parcourus en 1991, par rapport à 97.5% en 1990 et 87.2% en 1988. La plus haute augmentation de la part du marché des deux groupes est survenue en 1990 après que les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont été amalgamées avec Wardair, qui avait augmenté sa part du marché des passagers-kilomètres des services réguliers à environ 11% en 1989.

Text Table 8

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers - 1991

Tableau explicatif 8

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens - 1991

		Air Canada Connectors Liaison Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		3,698,235	2,939,231	14,577,002	10,196,579
Percentage change - Variation en pourcentage	%	-9.0	13.5	-14.4	-8.5
Market Share - Part du marché	%	14.2	11.3	55.8	39.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000	1 620 007	1 230 058	21 920 369	19 812 175
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	-4.0	18.7	-16.3	-12.6
Market Share - Part du marché	%	3.8	2.9	51.5	46.5
Passenger Revenue - Recettes-passagers	'000	452,912	343,341	2,733,553	2,381,193
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	2.0	25.9	-12.2	-0.3
Market Share - Part du marché	%	8.5	6.5	51.6	44.9
Hours Flown - Heures de vol		212,383	184,907	531,261	454,266
Percentage change - Variation en pourcentage	%	2.3	6.3	-5.5	-4.1
Market Share - Part du marché	%	17.8	15.5	44.5	38.1
Passenger revenue per passenger-kilometre - Recettes-passagers par passager-kilomètre	¢	28.0	27.9	12.5	12.0

Although there have been numerous changes in the makeup of the affiliate networks, the combined scheduled operations of the two families have increased in every year since the networks were in their formative years, prior to 1988. After four years of continued growth, passenger-kilometres performed on scheduled services by the two families dropped by 15% in 1991. The two families reported a total of 41.7 billion passenger-kilometres in 1991, down from 48.9 billion in 1990, and down from the 42.4 billion reported in 1988.

The parent firms, Air Canada and CAIL, and the Air Canada Connectors all reported decreases in passengers carried and passenger-kilometres flown on scheduled services in 1991. The Canadian Partners were the only group to show increases in 1991, due to the addition of several carriers to their network in the last few years. Among these additions were Canadian Frontier in the third quarter of 1990, Inter- Canadien in the third quarter of 1991, and the move by Air Toronto from the Air Canada network to the CAIL network in the fourth quarter of 1991.

The Air Canada family retained a greater share of scheduled passenger- kilometres than the CAIL family in 1991, with 51.5% compared to 46.5%. Of the affiliate groups, the Air Canada Connectors held a 3.8% share of scheduled passenger-kilometres in 1991, up from 3.4%, while the Canadian Partners held a 2.9% share, up from 2.1%.

The CAIL family maintained its level of scheduled passenger revenues in the face of decreasing operations, more so than the Air Canada family in 1991. Although yields reported by both the Air Canada Connectors and the Canadian Partners increased by roughly one and a half cents per passenger-kilometre in 1991, the parent carriers reported noticeably different increases. Air Canada's yield increased by 0.3 cents, while Canadian's was up by 1.2 cents. While Air Canada's passenger-kilometres decreased by 17.2%, their passenger revenue fell by nearly the same, 14.6%. CAIL'S passenger-kilometres dropped by 14.1%, but their passenger revenue only fell by 3.7%. Air Canada maintained a slightly higher yield than CAIL, however, Air Canada's average stage length (passenger-kilometres per passenger) is substantially less than CAIL's.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1991, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, NWT Air, and Air Toronto through the first three quarters of the year.

The Canadian Partners, in 1991, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Canadian Frontier, Ontario Express, Time Air, Air Toronto (in the fourth quarter), and Inter-Canadien (in the third and fourth quarter).

Bien qu'il y ait eu beaucoup de changements dans la composition des réseaux de transporteurs affiliés, les opérations combinées des services réguliers des deux groupes de transporteurs ont augmenté pendant chaque année depuis les années de création des réseaux, avant 1988. Après quatre années de croissance soutenue, le nombre de passagers-kilomètres des services réguliers des deux groupes a diminué de 15% en 1991. Les deux groupes ont déclaré un total de 41.7 milliards de passagers-kilomètres en 1991, en baisse par rapport à 48.9 milliards en 1990, et par rapport à 42.4 milliards enregistrés en 1988.

Les sociétés mères, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée, et les affiliés d'Air Canada ont tous enregistré une diminution du nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres parcourus en 1991. Les partenaires de Canadien étaient le seul groupe à démontrer un accroissement en 1991, dû à l'addition de plusieurs transporteurs au réseau des affiliés au cours des dernières années. Parmi ces additions, on trouve Canadian Frontier au troisième trimestre de 1990, Inter-Canadien au troisième trimestre de 1991 et le déplacement d'Air Toronto du réseau d'Air Canada au réseau de LACI au quatrième trimestre de 1991.

En 1991, le groupe d'Air Canada a occupé une plus grande part du marché des passagers-kilomètres que le groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée, soit 51.5% comparé à 46.5%. Des groupes affiliés, le réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada a représenté 3.8% des passagers-kilomètres en 1991, une augmentation par rapport à 3.4%, alors que le réseau des transporteurs des Lignes aériennes Canadien International Ltée détenait 2.9% du marché, une hausse par rapport à 2.1%.

En 1991, le groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée a mieux maintenu son niveau des recettes-passagers sur les services réguliers que le groupe d'Air Canada, malgré des diminutions des opérations. Bien que les rendements déclarés par les réseaux d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée aient augmenté d'environ une cent et demi par passager-kilomètre en 1991, les sociétes mères ont déclaré des accroissements sensiblement différents. Le rendement d'Air Canada a augmenté de 0.3 cent alors que celui des Lignes aériennes Canadien International Ltée a augmenté de 1.2 cent. Alors que le nombre de passagers-kilomètres d'Air Canada a diminué de 17.2%, leurs recettes-passagers ont diminué à peu près dans la même proportion, soit 14.6%. Le nombre de passagers-kilomètres des Lignes aériennes Canadien International Ltée a diminué de 14.1% mais leurs recettes-passagers ont diminué de seulement 3.7%. Air Canada a maintenu un rendement légèrement supérieur à celui des Lignes aériennes Canadien International Ltée, toutefois, la distance moyenne des voyages (passagers-kilomètres par passager) d'Air Canada était substantiellement moindre.

En 1991, le réseau de transporteurs Liaison Air Canada, pour les fins de ce tableau, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, NWT Air et Air Toronto durant les trois premiers trimestres de l'année.

En 1991, le réseau de transporteurs Partenaires Canadien était constitué de: Air Atlantic, Calm Air, Canadian Frontier, Ontario Express, Time Air, Air Toronto (au quatrième trimestre) et Inter-Canadien (au troisième et quatrième trimestres).

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

		Catalogue
Surface and Marine Transport – *Service Bulletin,* Bilingual, Eight issues/year.	**Transports terrestre et maritime** – *Bulletin de Service*, Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly*, Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada**, *Trimestriel*, Bilingue	51-002
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin*, *Monthly*, Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation** – *Bulletin de service*, *Mensuel*, Bilingue	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly*, Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**, *Trimestriel*, Bilingue	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual*, Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur**, *Annuel*, Bilingue	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual*, Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis**, *Annuel*, Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation, *Annual*, Bilingual	**Aviation civile canadienne**, *Annuel*, Bilingue	51-206
Air Charter Statistics. *Annual*, Bilingual	**Statistique des affrètements aériens**, *Annuel*, Bilingue	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional*, issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile**, *Hors série*, publiée en 1986.	51-501
Railway Carloadings, *Monthly*, Bilingual	**Chargements ferroviaires**, *Mensuel*, Bilingue	52-001
Railway Operating Statistics, *Monthly*, Bilingual	**Statistique de l'exploitation ferroviaire**, *Mensuel*, Bilingue	52-003
Rail In Canada, *Annual*, Bilingual	**Le transport ferroviaire au Canada**, *Annuel*, Bilingue	52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, *Monthly*, Bilingual	**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, *Mensuel*, Bilingue	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, *Annual*, Bilingual	**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, *Annuel*, Bilingue	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales, *Annual*, Bilingual	**Véhicules automobiles: Ventes de carburants**, *Annuel*, Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations, *Annual*, Bilingual	**Véhicules automobiles: Immatriculations**, *Annuel*, Bilingue	53-219
Trucking in Canada, *Annual*, Bilingual	**Le camionnage au Canada**, *Annuel*, Bilingue	53-222
Shipping in Canada, *Annual*, Bilingual	**Le transport maritime au Canada**, A., Bil.	54-205

To order a publication you may 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 au 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 I, 1991

Section 1
REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.104	0.116	11.5
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.372	0.384	3.2
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.852	0.937	10.0
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	145 130	135 892	-6.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	98.21	94.56	...
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	128.88	119.70	...
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	1.74	-1.36	...

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.296	0.112	0.110	0.266
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	2.778	0.370	0.385	5.834
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.758	0.888	0.912	2.622
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	124 300	133 796	138 498	144 922
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	116.70	93.02	94.26	109.48
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	119.99	120.86	117.94	114.68
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	13.34	-1.10	-4.00	5.71

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, 1991

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, 1991

-		1990	1991	Change / Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 610.4	27 000.4	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 572.0	12 340.0	-1.8
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	453 630.0	467 151.0	3.0
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 047.1	17 301.6	1.5
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	446.1	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	545.2	569.1	4.4
Average spending per trip (including fares)[4] – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)[4]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	354.3	..[3]	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1 195.3	1 216.9	1.8
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	190.2	180.8	-4.9
– International travel – Voyages internationaux	$	337.8	340.5	0.8
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		119.5	126.2	5.6
– Transportation – Transports		117.3	119.4	1.8
– Public transportation – Transport public		115.5	129.4	12.0
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	120.6	129.8	7.6
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		133.2	144.5	8.5
– International travel – Voyages internationaux		108.0	116.4	7.8
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		113.2	111.5	-1.5
– Transport industry – Industrie du transport		107.4	101.6	-5.4
– Air transportation – Transport aérien		103.7	89.6	-13.6
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.1	14.7	...

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

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

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 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.*

4 *Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.*

Part I
COMMERCIAL AVIATION

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, 1991

Partie I
AVIATION COMMERCIALE

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, 1991

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		98	99	1.0	265	275	3.8
Passengers – Passagers		36 260	31 803	-12.3	36 780	32 302	-12.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	631 932	615 781	-2.6	654 368	639 778	-2.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		66 606 066	57 743 764	-13.3	66 775 855	57 872 543	-13.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		6 660 607	5 774 376	-13.3	6 677 586	5 787 254	-13.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 743 155	1 627 597	-6.6	1 753 950	1 636 341	-6.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		8 403 762	7 401 974	-11.9	8 431 536	7 423 596	-12.0
Hours flown – Heures de vol		1 634	1 558	-4.6	2 265	2 083	-8.0
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		30 151	25 934	-14.0	30 318	26 105	-13.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	499 645	477 014	-4.5	500 747	479 075	-4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		50 064 864	42 548 395	-15.0	50 102 731	42 573 901	-15.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		5 006 486	4 254 839	-15.0	5 010 273	4 257 390	-15.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 559 999	1 403 469	-10.0	1 560 324	1 403 829	-10.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 566 486	5 658 308	-13.8	6 570 597	5 661 219	-13.8
Hours flown – Heures de vol		1 246	1 164	-6.6	1 276	1 193	-6.4
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		6 109	5 869	-3.9	6 462	6 197	-4.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	132 287	138 767	4.9	153 620	160 703	4.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		16 541 202	15 195 369	-8.1	16 673 125	15 298 642	-8.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 654 120	1 519 537	-8.1	1 667 312	1 529 864	-8.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		183 156	224 128	22.4	193 626	232 512	20.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 837 276	1 743 665	-5.1	1 860 939	1 762 376	-5.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		387	393	1.7	609	578	-5.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		1	--	-54.4	380	312	-17.9
Hours flown: total – Heures de vol: total		388	394	1.6	989	890	-10.0

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1991

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

		Domestic Intérieur		Transborder Transfrontalier		Other international Autre international	
		1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		21 774	-10.0	5 306	-16.7	5 222	-16.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	409 844	-2.1	63 681	2.2	166 253	-4.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		21 760 054	-12.0	8 913 340	-14.4	27 199 149	-14.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 176 005	-12.0	891 334	-14.4	2 719 915	-14.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		513 914	-6.0	147 524	1.8	974 904	-8.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 689 919	-10.9	1 038 858	-12.4	3 694 819	-12.6
Hours flown – Heures de vol		1 636	-6.7	194	-13.1	253	-12.8
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		19 560	-13.7	3 526	-17.4	3 019	-11.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	301 096	-2.9	41 828	-2.2	136 151	-7.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		20 089 457	-13.7	5 030 135	-19.0	17 454 309	-15.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 008 946	-13.7	503 013	-19.0	1 745 431	-15.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		447 620	-7.7	119 233	-1.6	836 977	-12.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 456 566	-12.6	622 246	-16.1	2 582 408	-14.4
Hours flown – Heures de vol		916	-5.5	139	-8.3	138	-11.7
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		2 214	44.9	1 780	-15.4	2 203	-22.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	108 747	0.1	21 853	12.1	30 103	17.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 670 597	14.9	3 883 205	-7.7	9 744 840	-11.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		167 060	14.9	388 320	-7.7	974 484	-11.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		66 294	7.4	28 291	19.0	137 927	27.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		233 353	12.6	416 612	-6.2	1 112 411	-8.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		456	-1.5	55	-23.1	67	-10.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		264	-17.8	–	–	48	-18.5
Hours flown: total – Heures de vol: total		720	-8.2	55	-23.1	114	-14.1

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

		Total[1]		
		1990	1991	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		23 123	22 500	-2.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	433 881	403 747	-6.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		50 125 033	43 358 974	-13.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		5 012 503	4 335 897	-13.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 525 632	1 370 657	-10.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 538 135	5 706 554	-12.7
Hours flown – Heures de vol		690	771	11.7
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		21 521	21 075	-2.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	431 482	402 414	-6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		46 127 650	39 943 947	-13.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		67 011 466	62 204 510	-7.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	68.84	64.21	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 612 765	3 994 395	-13.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 518 701	1 366 207	-10.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 131 466	5 360 602	-12.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		10 049 090	9 381 705	-6.6
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.02	57.14	...
Hours flown – Heures de vol		654	726	11.0
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		1 602	1 425	-11.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	2 399	1 333	-44.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 997 383	3 415 027	-14.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		399 738	341 503	-14.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		6 931	4 450	-35.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		406 670	345 952	-14.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		36	45	24.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		36	45	24.9

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

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, 1991 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
			'000		
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		1 454	11 429	8 036	1 581
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 517	245 773	149 565	3 892
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		524 626	21 979 831	20 196 169	658 348
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		52 463	2 197 983	2 019 617	65 835
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 680	800 784	566 908	1 284
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		54 143	2 998 767	2 586 525	67 119
Hours flown – Heures de vol		63	332	294	81
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		1 418	10 879	7 257	1 521
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 517	245 203	148 802	3 892
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		474 215	20 300 363	18 582 117	587 253
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		1 109 705	30 065 131	29 775 893	1 253 782
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	42.73	67.52	62.41	46.84
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		47 421	2 030 036	1 858 212	58 725
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 680	798 190	565 053	1 284
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		49 102	2 828 226	2 423 265	60 010
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		127 593	4 744 479	4 321 286	188 347
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	38.48	59.61	56.08	31.86
Hours flown – Heures de vol		61	319	269	76
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		37	550	778	60
Goods carried – Marchandises transportées	kg	–	570	763	–
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		50 411	1 679 468	1 614 053	71 096
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		5 041	167 947	161 405	7 110
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		–	2 594	1 855	–
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 041	170 541	163 260	7 110
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		1	14	25	5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	14	25	5

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air.* – *Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 2.4

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV, 1991

Tableau 2.4

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV, 1991

		Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
		II		III		IV	
		1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		23	-8.0	72	1.4	176	5.4
Passengers – Passagers		7 709	-32.7	1 595	-7.1	499	-4.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	161 845	-1.5	50 188	48.4	23 998	6.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 072 406	-0.4	312 384	-86.8	128 778	-24.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 407 241	-0.4	31 238	-86.8	12 878	-24.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		241 377	16.4	15 564	53.9	8 744	-19.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 648 617	1.7	46 802	-81.0	21 622	-22.4
Hours flown – Heures de vol		473	-26.4	314	3.8	525	-16.8
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		4 350	-46.7	509	1.5	171	2.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	50 849	-15.2	23 751	187.9	2 061	87.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		2 434 695	-35.9	169 753	11.0	25 506	-32.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		243 469	-35.9	16 975	11.0	2 551	-32.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		30 985	-19.8	6 277	136.1	361	11.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		274 454	-34.4	23 252	29.6	2 911	-29.2
Hours flown – Heures de vol		339	-31.9	100	3.3	29	-1.3
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		3 359	2.0	1 086	-10.6	328	-7.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	110 997	6.4	26 436	3.4	21 937	2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 637 711	12.6	142 631	-93.6	103 273	-21.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 163 771	12.6	14 263	-93.6	10 327	-21.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		210 392	24.7	9 287	24.6	8 384	-20.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 374 163	14.3	23 550	-89.7	18 711	-21.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		134	-7.7	214	4.4	185	-17.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	--	-54.4	311	-17.8
Hours flown: total – Heures de vol: total		134	-7.7	214	4.1	496	-17.6

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV, 1991

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	66	66	–
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	14 347	10 691	-25.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	42	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	514	4 852	844.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	–	262	...
Quebec – Québec	61 235	45 834	-25.2
Ontario	13 255	19 528	47.3
Manitoba	16 569	12 628	-23.8
Saskatchewan	6 079	5 334	-12.3
Alberta	41 580	32 719	-21.3
British Columbia – Colombie-Britannique	145 239	109 222	-24.8
Yukon	6 562	7 787	18.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	23 009	21 583	-6.2
Total	328 389	270 482	-17.6
International	58 796	47 926	-18.5
Total	387 185	318 408	-17.8

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1991

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	1990	1991	Change Variation
	$'000	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	6 412 344	5 915 520	-7.7
– Passengers – Passagers	5 765 908	5 306 120	-8.0
– Goods – Marchandises	646 436	609 400	-5.7
Charter services – Services d'affrètement	1 477 658	1 385 111	-6.3
– Passengers – Passagers	1 301 305	1 226 419	-5.8
– Goods – Marchandises	176 353	158 692	-10.0
Other flying services – Autres services aériens	37 319	45 912	23.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	7 012	5 338	-23.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	306 021	249 521	-18.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	8 240 355	7 601 403	-7.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	107 878	97 934	-9.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	3 015 971	2 784 282	-7.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	1 009 530	943 617	-6.5
General services and administration – Services généraux et administration	3 783 315	3 662 698	-3.2
Depreciation – Dépréciation	321 596	366 003	13.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	8 238 290	7 854 534	-4.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	2 064	(253 131)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net[1] – Gains (pertes) de capital, nets[1]	94 127	15 821	-83.2
Interest and discount income[1] – Revenus d'intérêts et d'escomptes[1]	94 550	83 771	-11.4
Interest expenses[1] – Intérêts versés[1]	347 953	381 941	9.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net[1] – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets[1]	12 098	(49 236)	...
Total non-operating income (expenses), net[2] – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets[2]	(162 816)	(338 572)	107.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(160 751)	(591 703)	268.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(38 839)	(165 038)	324.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(121 912)	(426 666)	250.0

[1] *Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.*
[2] *Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.*

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

	Total[1]		
	1990	1991	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 357 714	5 139 446	-4.1
– Passengers – Passagers	4 792 364	4 614 638	-3.7
– Goods – Marchandises	565 350	524 808	-7.2
Charter services – Services d'affrètement	210 158	207 743	-1.1
– Passengers – Passagers	208 249	207 036	-0.6
– Goods – Marchandises	1 909	707	-62.9
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	214 183	167 818	-21.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 782 056	5 515 007	-4.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	52 778	52 473	-0.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 915 822	1 828 335	-4.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	586 988	562 082	-4.2
General services and administration – Services généraux et administration	3 122 884	3 115 451	-0.2
Depreciation – Dépréciation	209 189	274 214	31.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 887 661	5 832 554	-0.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(105 605)	(317 547)	200.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	70 385	11 162	-84.1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	84 991	79 979	-5.9
Interest expenses – Intérêts versés	246 408	321 918	30.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	16 562	(41 800)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(74 469)	(272 578)	266.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(180 074)	(590 125)	227.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(50 877)	(172 167)	238.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(129 197)	(417 958)	223.5

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

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, 1991 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
		$'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	144 886	2 575 981	2 255 153	163 426
– Passengers – Passagers	140 217	2 280 636	2 037 852	155 933
– Goods – Marchandises	4 668	295 345	217 302	7 493
Charter services – Services d'affrètement	4 454	86 404	104 302	12 582
– Passengers – Passagers	4 454	85 853	104 146	12 582
– Goods – Marchandises	–	551	156	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 591	79 538	85 892	797
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	150 931	2 741 923	2 445 347	176 805
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	3 356	33 205	15 426	485
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	42 788	879 956	849 065	56 525
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	21 515	329 008	185 718	25 840
General services and administration – Services généraux et administration	56 495	1 552 473	1 439 138	67 346
Depreciation – Dépréciation	5 179	152 930	104 800	11 305
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	129 333	2 947 572	2 594 148	161 501
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	21 598	(205 649)	(148 800)	15 304
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	–	(11 978)	23 249	(109)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	838	69 922	8 864	355
Interest expenses – Intérêts versés	28 302	168 513	109 814	15 290
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	–	(42 670)	827	43
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(27 464)	(153 238)	(76 874)	(15 001)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(5 866)	(358 888)	(225 674)	303
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(2 364)	(141 287)	(29 397)	881
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(3 502)	(217 601)	(196 278)	(578)

[1] *1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.*

Table 3.3

Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV, 1991

Tableau 3.3

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV, 1991

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$'000	%	$'000	%	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	668 289	-30.8	87 540	23.7	20 245	10.1
– Passengers – Passagers	602 869	-33.2	69 785	29.7	18 829	10.7
– Goods – Marchandises	65 420	4.2	17 755	4.8	1 417	2.9
Charter services – Services d'affrètement	634 880	2.3	143 176	-25.7	399 312	-12.1
– Passengers – Passagers	588 422	2.4	123 231	-30.7	307 731	-9.7
– Goods – Marchandises	46 459	1.2	19 945	33.0	91 582	-19.3
Other flying services – Autres services aériens	17 716	130.8	5 701	-43.1	22 495	14.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	3 884	-31.4	1 383	52.4	71	-84.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	34 368	-25.4	33 337	72.5	13 999	-47.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 359 137	-17.4	271 137	-7.7	456 123	-12.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	12 794	-38.0	7 640	-9.1	25 028	-4.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	628 820	-12.6	135 871	-16.0	191 256	-12.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	230 284	-10.5	54 771	-4.5	96 481	-10.5
General services and administration – Services généraux et administration	417 961	-21.8	48 305	9.7	80 981	-1.5
Depreciation – Dépréciation	51 770	-26.6	13 374	-9.3	26 644	-1.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 341 629	-16.3	259 961	-9.2	420 390	-9.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	17 508	-59.4	11 176	51.2	35 732	-37.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	2 543	-88.3	2 116	1.9	–	–
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 994	-65.5	799	-8.7	–	–
Interest expenses – Intérêts versés	52 039	-42.0	7 984	-32.7	–	–
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(8 940)	128.2	1 504	...	–	–
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(55 442)	-12.3	(3 565)	-62.3	(6 988)	-55.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(37 934)	88.7	7 611	...	28 745	-30.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(1 079)	...	1 493	...	6 716	0.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(36 854)	42.1	6 118	...	22 028	-36.8

Table 3.4

Income Statement - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1991

Tableau 3.4

État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1991

	1990	1991	Change / Variation
	$'000	$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services[1] - Services réguliers[1]	x	x	...
- Passengers - Passagers	x	x	...
- Goods - Marchandises	x	x	...
Charter services - Services d'affrètement	303 515	279 528	-7.9
- Passengers - Passagers	222 532	221 218	-0.6
- Goods - Marchandises	80 983	58 311	-28.0
Other flying services - Autres services aériens	14 651	19 368	32.2
Subsidies - Subventions d'exploitation	194	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	8 628	6 552	-24.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	326 988	305 449	-6.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	22 783	21 261	-6.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	121 018	117 291	-3.1
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	73 198	72 134	-1.5
General services and administration - Services généraux et administration	49 267	50 207	1.9
Depreciation - Dépréciation	15 931	17 035	6.9
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	282 197	277 928	-1.5
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	44 790	27 521	-38.6
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net[2] - Gains (pertes) de capital, nets[2]	-	-	-
Interest and discount income[2] - Revenus d'intérêts et d'escomptes[2]	-	-	-
Interest expenses[2] - Intérêts versés[2]	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net[2] - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets[2]	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net[3] - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets[3]	(11 322)	(4 641)	-59.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	33 468	22 880	-31.6
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 906	5 375	-9.0
Net income (loss) - Revenu (perte) net	27 562	17 505	-36.5

[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 II-IV, 1991

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV, 1991

	Newfoundland[3] / Terre-neuve[3]		Prince Edward Island / Île-du-Prince-Édouard		Nova Scotia[3] / Nouvelle-Écosse[3]	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$'000	%	$'000	%	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	200 162	6.2	–	–	x	...
– Passengers – Passagers	194 705	6.0	–	–	x	...
– Goods – Marchandises	5 457	13.6	–	–	x	...
Charter services – Services d'affrètement	16 401	44.8	–	–	x	...
– Passengers – Passagers	14 875	51.5	–	–	x	...
– Goods – Marchandises	1 526	1.1	–	–	x	...
Other flying services – Autres services aériens	–	-100.0	–	–	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 360	50.0	–	–	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	628	68.5	–	–	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	218 551	8.7	–	–	x	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	2 201	301.6	–	–	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	101 175	13.2	–	–	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	30 934	15.7	–	–	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	75 078	4.8	–	–	x	...
Depreciation – Dépréciation	6 872	-7.2	–	–	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	216 259	10.5	–	–	x	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	2 290	-57.4	–	–	x	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net[1] – Gains (pertes) de capital, nets[1]	321	...	–	–	x	...
Interest and discount income[1] – Revenus d'intérêts et d'escomptes[1]	33	...	–	–	x	...
Interest expenses[1] – Intérêts versés[1]	3 198	-31.8	–	–	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net[1] – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets[1]	(789)	...	–	–	x	...
Total non-operating income (expenses), net[2] – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets[2]	(2 564)	...	–	–	x	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(274)	...	–	–	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	186	-52.4	–	–	x	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(458)	...	–	–	x	...

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

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV, 1991 – Continued

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV, 1991 – suite

	New Brunswick / Nouveau-Brunswick		Quebec / Québec		Ontario	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$'000	%	$'000	%	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	–	...	192 752	-12.4	269 061	-5.2
– Passengers – Passagers	–	...	163 483	-15.7	240 992	-8.8
– Goods – Marchandises	–	...	29 269	11.5	28 069	42.4
Charter services – Services d'affrètement	–	...	500 528	15.8	258 820	-30.1
– Passengers – Passagers	–	...	481 209	17.8	226 213	-35.3
– Goods – Marchandises	–	...	19 319	-19.0	32 607	56.1
Other flying services – Autres services aériens	–	...	13 357	45.4	9 839	27.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	...	3 910	-17.5	–	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	–	...	41 054	8.4	12 108	19.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	–	...	751 600	6.7	549 828	-18.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	–	...	8 499	1.4	9 548	-28.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	–	...	382 902	6.2	248 375	-23.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	–	...	123 572	12.1	90 964	-15.8
General services and administration – Services généraux et administration	–	...	210 074	--	157 958	-18.1
Depreciation – Dépréciation	–	...	23 621	-10.5	31 913	-13.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	–	...	748 668	5.7	538 758	-19.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	–	...	2 932	...	11 070	55.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net[1] – Gains (pertes) de capital, nets[1]	–	...	8 627	-40.7	(5 212)	...
Interest and discount income[1] – Revenus d'intérêts et d'escomptes[1]	–	...	3 148	-39.9	230	-89.1
Interest expenses[1] – Intérêts versés[1]	–	...	15 421	-29.2	29 551	-11.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net[1] – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets[1]	–	...	937	68.3	(5 513)	...
Total non-operating income (expenses), net[2] – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets[2]	–	...	(1 843)	-49.1	(40 809)	69.8
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	–	...	1 089	...	(29 739)	75.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	–	...	1 971	-64.5	(1 073)	-46.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	–	...	(883)	-93.4	(28 666)	92.3

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

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV, 1991 – Continued

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV, 1991 – suite

	Manitoba		Saskatchewan[4]		Alberta	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$'000	%	$'000	%	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	44 980	39.7	x	...	–	...
– Passengers – Passagers	33 312	43.2	x	...	–	...
– Goods – Marchandises	11 668	30.7	x	...	–	...
Charter services – Services d'affrètement	34 573	0.6	20 607	14.7	164 436	-10.6
– Passengers – Passagers	21 293	-16.3	17 368	32.5	118 758	-25.2
– Goods – Marchandises	13 280	48.6	3 239	-33.3	45 678	81.8
Other flying services – Autres services aériens	204	-55.0	2 096	-15.3	200	-64.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 240	-63.5	1 726	-12.5	3 511	-16.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	81 997	12.1	24 429	9.0	168 147	-10.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	927	-39.3	1 261	17.1	10 223	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	26 754	-0.5	11 560	13.9	66 360	-2.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	22 385	6.8	5 340	-4.6	39 792	42.4
General services and administration – Services généraux et administration	18 359	6.4	4 550	11.7	25 900	-58.8
Depreciation – Dépréciation	5 233	2.0	1 416	39.3	9 053	-29.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	73 657	4.2	24 127	10.1	151 328	-11.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	8 340	241.1	302	-40.2	16 819	-7.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net[1] – Gains (pertes) de capital, nets[1]	(6)	...	282	-72.9	(125)	-42.2
Interest and discount income[1] – Revenus d'intérêts et d'escomptes[1]	12	-69.9	97	59.0	29	-95.5
Interest expenses[1] – Intérêts versés[1]	1 470	-32.3	413	28.1	98	-99.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net[1] – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets[1]	993	6.3	328	158.3	33	-74.7
Total non-operating income (expenses), net[2] – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets[2]	(1 080)	59.0	353	-61.3	(7 547)	-38.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	7 259	311.2	655	-53.8	9 272	57.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 305	344.5	96	41.4	2 958	64.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	5 954	304.5	559	-58.6	6 315	53.7

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

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV, 1991 – Concluded

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV, 1991 – fin

	British Columbia / Colombie-Britannique		Yukon[4]		Northwest Territories / Territoires du Nord-Ouest	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$'000	%	$'000	%	$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	23 657	-85.5	x	...	38 133	0.8
– Passengers – Passagers	21 852	-86.1	x	...	30 443	4.8
– Goods – Marchandises	1 805	-73.4	x	...	7 690	-12.3
Charter services – Services d'affrètement	138 413	-52.8	11 866	0.2	39 055	-4.2
– Passengers – Passagers	106 652	-49.8	8 988	-4.8	30 724	7.3
– Goods – Marchandises	31 761	-60.6	2 878	19.5	8 331	-31.5
Other flying services – Autres services aériens	19 815	32.8	–	–	401	-45.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	68	-64.8	–	–	–	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	18 167	-30.0	508	-42.7	1 762	-56.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	200 121	-59.8	12 374	-2.8	79 351	-4.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	9 074	-65.9	1 012	43.8	2 716	30.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	81 440	-52.2	5 723	-14.1	31 659	-21.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	51 887	-50.1	2 156	-2.8	14 506	-12.0
General services and administration – Services généraux et administration	34 091	-68.2	2 271	46.5	18 967	-10.3
Depreciation – Dépréciation	10 120	-44.3	546	2.1	3 015	-24.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	186 612	-55.6	11 708	0.3	70 861	-15.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	13 509	-82.6	665	-37.0	8 489	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net[1] – Gains (pertes) de capital, nets[1]	275	-64.2	–	-100.0	498	...
Interest and discount income[1] – Revenus d'intérêts et d'escomptes[1]	209	-84.9	2	-64.5	31	-54.7
Interest expenses[1] – Intérêts versés[1]	1 215	-95.2	87	-55.1	8 569	136.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net[1] – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets[1]	(3 443)	-37.0	–	–	20	...
Total non-operating income (expenses), net[2] – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets[2]	(4 101)	-89.3	(340)	1.0	(8 063)	23.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	9 408	-76.2	325	-54.9	426	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 775	-78.8	78	-37.0	(166)	-93.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	7 633	-75.5	247	-58.6	592	...

[1] *Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.*

[2] *Includes the total for Level III and IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux III et IV.*

[3] *Data for Nova Scotia and Newfounland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse 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.*

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1991

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	Passenger revenue Recettes-passagers			Goods revenue Recettes-marchandises		
	1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
	$'000	$'000	%	$'000	$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	129 769	125 176	-3.5	11 706	11 531	-1.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	5 784	17 159	196.7	103	1 250	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	184 019	169 113	-8.1	18 117	16 368	-9.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	78 783	69 831	-11.4	6 706	5 547	-17.3
Quebec – Québec	980 353	1 069 529	9.1	90 003	89 196	-0.9
Ontario	1 975 954	1 746 252	-11.6	165 091	168 423	2.0
Manitoba	246 334	204 967	-16.8	38 326	35 170	-8.2
Saskatchewan	152 563	138 820	-9.0	12 629	8 893	-29.6
Alberta	671 154	612 369	-8.8	74 997	58 280	-22.3
British Columbia – Colombie-Britannique	895 564	822 553	-8.2	90 836	78 076	-14.0
Yukon	36 145	27 822	-23.0	3 006	2 717	-9.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	75 620	99 532	31.6	26 072	27 485	5.4
Total	5 432 043	5 103 122	-6.1	537 593	502 936	-6.4
International	1 635 170	1 429 417	-12.6	285 195	265 156	-7.0
Total	7 067 213	6 532 539	-7.6	822 789	768 092	-6.6

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, 1991

Tableau 3.7

Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	1990	1991	Change Variation
	$'000	$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	2 283 780	1 824 478	-20.1
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	784 538	716 585	-8.7
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	7 053 725	6 616 389	-6.2
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 950 598	1 810 991	-7.2
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	264 336	256 930	-2.8
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	29 635	62 276	110.1
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	309 502	845 681	173.2
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	193 702	264 623	36.6
Deferred charges – Frais reportés	594 377	627 746	5.6
Total assets – Total de l'actif	9 116 324	8 749 920	-4.0
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	2 180 945	1 947 583	-10.7
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	345 288	391 204	13.3
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 020 860	3 521 776	16.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	143 487	133 647	-6.9
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	324 495	121 099	-62.7
Other deferred credits – Autres crédits reportés	257 299	238 099	-7.5
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	51 174	55 714	8.9
Other provisions – Autres provisions	845 070	840 992	-0.5
Total liabilities – Total du passif	7 168 618	7 250 114	1.1
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]	257	264	2.7
Capital stock – Capital-actions	1 099 696	1 098 121	-0.1
Other paid-in capital – Autre capital versé	492 887	419 585	-14.9
Retained earnings – Bénéfices non répartis	350 973	(24 588)	...
Reserves – Réserves	2 452	5 036	105.3
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 946 008	1 498 154	-23.0
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included[2] – Nombre de transporteurs inclus[2]	6	3	-50.0
Balance year-end[2] – Solde à la fin de l'année[2]	1 698	1 652	-2.7
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	9 116 324	8 749 920	-4.0

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

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

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

	Total	Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
			$'000		
Assets – Actif					
Current assets – Actif à court terme	1 397 807	56 046	854 818	449 732	37 210
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	638 118	–	394 149	243 969	–
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 558 072	129 454	2 105 392	1 083 026	240 200
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	753 884	11 999	651 399	61 336	29 149
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 769 967	5 849	1 326 217	423 352	14 549
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	740 185	1 983	581 652	151 418	5 132
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	101 600	–	–	101 600	–
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	41 000	–	–	41 000	–
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	804	–	–	804	–
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	804	–	–	804	–
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	782 371	–	782 371	–	–
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	244 459	–	244 459	–	–
Deferred charges – Frais reportés	601 376	8 552	477 226	115 598	–
Total assets – Total de l'actif	7 069 784	185 919	4 462 663	2 163 523	257 679
Liabilities and capital – Passif et capital					
Current liabilities – Passif à court terme	1 543 710	43 853	719 111	737 556	43 190
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	284 151	–	–	275 000	9 151
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 887 078	106 919	1 906 897	726 531	146 732
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	85 688	–	–	85 688	–
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	45 230	2 748	23 320	–	19 162
Other deferred credits – Autres crédits reportés	217 989	1 420	208 991	3 975	3 603
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	8 461	–	–	5 602	2 859
Other provisions – Autres provisions	834 068	–	834 068	–	–
Total liabilities – Total du passif	5 906 375	154 940	3 692 387	1 834 352	224 696
Shareholders equity – Avoir des actionnaires					
Capital stock – Capital-actions	845 489	27 941	563 164	220 824	33 561
Other paid-in capital – Autre capital versé	396 166	–	–	396 166	–
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(78 247)	3 038	207 113	(287 819)	(578)
Reserves – Réserves	–	–	–	–	–
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 163 409	30 979	770 276	329 171	32 983
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	7 069 784	185 919	4 462 663	2 163 523	257 679

Table 3.9

Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1991

Tableau 3.9

Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1991

	1990	1991	Change Variation
	$'000	$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	124 859	103 233	-17.3
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	29 161	30 437	4.4
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	304 200	298 398	-1.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	92 271	87 370	-5.3
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	14 082	10 350	-26.5
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	1 426	1 558	9.2
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	9 981	6 174	-38.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 101	1 446	-31.2
Deferred charges – Frais reportés	4 602	4 650	1.0
Total assets – Total de l'actif	391 087	362 868	-7.2
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	74 576	64 561	-13.4
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	10 993	11 288	2.7
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	148 658	125 173	-15.8
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	11 576	10 260	-11.4
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	35 978	35 293	-1.9
Other deferred credits – Autres crédits reportés	2 225	5 890	164.7
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	4 447	7 197	61.9
Other provisions – Autres provisions	–	–	–
Total liabilities – Total du passif	288 453	259 662	-10.0
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]	56	60	7.1
Capital stock – Capital-actions	61 011	54 188	-11.2
Other paid-in capital – Autre capital versé	3 821	3 055	-20.0
Retained earnings – Bénéfices non répartis	34 468	45 737	32.7
Reserves – Réserves	2 164	225	-89.6
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	101 463	103 206	1.7
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]	x	–	-100.0
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	x	–	-100.0
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	391 087	362 868	-7.2

[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, 1991

Tableau 3.10

Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II, 1991

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$'000	%	$'000	%	$'000	%
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]	27	–	4	100.0	23	-8.0
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	540 627	1.0	445 663	6.5	94 964	-18.7
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 124 155	-17.0	872 990	-15.8	251 164	-20.7
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	220 369	5.8	139 564	-2.8	80 806	24.7
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	18 851	-1.8	8 300	62.0	10 551	-25.0
Aircraft rental – Location d'aéronefs	491 000	10.8	326 802	14.9	164 198	3.4
Other expenses – Autres dépenses	62 154	-16.8	35 016	31.1	27 138	-43.5
Total	2 457 155	-6.8	1 828 335	-4.6	628 820	-12.6
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	267 048	-20.2	219 389	-20.3	47 659	-20.0
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	194 814	-13.4	136 806	-16.0	58 007	-6.6
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	139 351	-4.4	81 081	-1.3	58 269	-8.5
Other expenses – Autres dépenses	145 957	46.0	117 828	76.5	28 129	-15.3
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	45 195	16.5	6 977	...	38 218	-1.5
Total	792 365	-6.2	562 082	-4.2	230 284	-10.5
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	350 394	-1.5	303 328	-0.6	47 065	-7.1
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	362 870	-4.4	307 074	-4.6	55 796	-3.4
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	7 433	-11.0	4 743	-8.4	2 690	-15.2
Other expenses – Autres dépenses	93 332	-10.7	92 488	-4.8	844	-88.5
Total	814 029	-4.0	707 634	-3.0	106 395	-10.6
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	218 810	21.1	185 774	43.6	33 035	-35.5
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	149 269	22.8	109 638[2]	141	39 631	-47.9
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 431 628	-4.3	3 393 463	-0.4	1 038 165	-15.1

[1] *Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.*

[2] *Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.*

Table 3.11

Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 3.11

Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

	Air BC	Air Canada	Canadi»n	Time Air
		$ '000		
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs				
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	16 846	215 856	199 123	13 837
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	20 985	439 179	387 472	25 354
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	4 046	86 945	45 356	3 216
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	855	3 593	3 253	599
Aircraft rental – Location d'aéronefs	–	110 640	209 586	6 576
Other expenses – Autres dépenses	56	23 742	4 274	6 944
Total	42 788	879 956	849 065	56 525
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol				
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	6 877	117 176	87 068	8 269
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	3 931	84 656	43 051	5 168
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	10 151	34 169	36 761	–
Other expenses – Autres dépenses	556	93 007	18 839	5 426
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	–	–	–	6 977
Total	21 515	329 008	185 718	25 840
In-flight service – Service de vol				
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	3 950	123 929	169 733	5 717
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	3 686	168 712	130 704	3 973
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	–	3 005	1 738	–
Other expenses – Autres dépenses	381	61 163	30 944	–
Total	8 017	356 808	333 119	9 690
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	4 547	107 301	63 674	10 252
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	28 302	..[1]	66 046	290
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	105 170	1 673 073	1 497 623	117 597

[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, 1991

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, 1991

		1990	1991	Change / Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 080	6 026	-0.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	461 062	487 369	5.7
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 691	7 990	-8.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	263 694	266 855	1.2
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 467	3 161	-8.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	142 670	127 709	-10.5
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 915	9 112	2.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	347 825	379 923	9.2
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	17 301	16 794	-2.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	553 931	597 092	7.8
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 520	6 641	-11.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	353 107	240 871	-31.8
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	51 976	49 727	-4.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	2 122 289	2 099 819	-1.1
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	4 355	3 768	-13.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	136 878	120 361	-12.1
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 604 785	4 064 927	-11.7
Cost – Coût	$ '000	1 378 274	1 138 961	-17.4
Gasoline – Essence	L '000	33 991	29 523	-13.1
Cost – Coût	$ '000	19 427	16 242	-16.4
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	776	775	-0.2
Cost – Coût	$ '000	5 417	5 359	-1.1
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	392	326	-16.7
Cost – Coût	$ '000	830	738	-11.0
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	104 988	82 353	-21.6
Cost – Coût	$ '000	59 405	47 441	-20.1

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 645	260	1 703	1 393	288
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	376 947	13 359	181 471	169 837	12 279
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 360	144	3 006	2 974	235
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	231 477	3 434	110 700	112 752	4 590
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 390	219	173	853	144
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	69 208	7 843	16 102	40 510	4 753
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 405	185	3 180	3 806	233
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	320 990	6 331	148 078	159 136	7 446
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 479	404	7 876	6 879	319
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	563 502	7 619	323 863	225 543	6 476
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 303	–	4 553	1 750	–
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	231 798	–	173 146	58 653	–
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	40 583	1 214	20 493	17 656	1 220
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	1 793 923	38 587	953 360	766 431	35 545
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 231 122	70 505	1 638 924	1 440 897	80 796
Cost – Coût	$ '000	874 135	21 042	432 661	395 078	25 354
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	$ '000	–	–	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	335	14	107	198	17
Cost – Coût	$ '000	1 791	86	603	998	104
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, 1991

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	1990	1991	Change Variation
	$'000	$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	31 934	27 083	-15.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	38	1 158	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	66 731	65 314	-2.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	11 872	6 973	-41.3
Quebec – Québec	549 373	510 950	-7.0
Ontario	617 379	615 415	-0.3
Manitoba	129 936	116 263	-10.5
Saskatchewan	28 165	22 714	-19.4
Alberta	172 876	180 814	4.6
British Columbia – Colombie-Britannique	474 163	511 094	7.8
Yukon	4 442	5 799	30.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	29 156	29 218	0.2
Total	2 116 063	2 092 796	-1.1
International	143 081	127 384	-11.0
Total	2 259 145	2 220 180	-1.7

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

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, 1991

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, 1991

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
kg	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	41	-4.7	31	-6.1	10	–
(68 040 – 158 757)	114	5.6	83	7.8	27	22.7
(34 020 – 68 039)	106	2.8	94	2.2	10	37.5
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	72	10.8	7	100.0	2	-84.6
Total jet – Total à réaction	333	2.5	215	6.4	49	-19.7
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	182	2.8	41	100.0	115	-26.8
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	316	5.7	18	100.0	67	-34.3
Total turboprop – Total turbopropulseurs	498	4.6	59	100.0	182	-29.7
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	53	–	–	...	15	-6.3
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	952	-0.4	–	...	41	-6.8
Total piston – Total à pistons	1 005	-0.4	–	...	56	-6.7
Total	1 836	1.4	274	36.3	287	-24.5
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	104	2.0	–	...	–	...
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	659	2.8	–	...	–	...
Total	763	2.7	–	...	–	...
Total fleet – Total de la flotte	2 599	1.8	274	35.6	287	-24.5

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	III		IV	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
kg	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe				
Jet – À réaction				
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	–	–	–	–
(68 040 – 158 757)	–	-100.0	4	–
(34 020 – 68 039)	2	100.0	–	–
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	29	222.2	34	-20.9
Total jet – Total à réaction	31	106.7	38	-19.2
Turboprop – Turbopropulseurs				
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	19	72.7	7	22.2
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	129	10.3	102	27.5
Total turboprop – Total turbopropulseurs	148	15.6	109	22.5
Piston – À pistons				
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	28	3.7	10	–
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	441	2.8	470	-2.7
Total piston – Total à pistons	469	2.9	480	-2.6
Total	648	8.2	627	-0.3
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante				
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	–	–	104	2.0
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	11	-21.4	648	3.4
Total	11	-21.4	752	3.2
Total fleet – Total de la flotte	659	7.5	1 379	1.6

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
kg			No. – Nbre				
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe							
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	11	–	9	2	–
	McDonnell-Douglas	DC10	8	–	–	8	–
	Lockheed	Tristar	8	–	8	–	–
	Lockheed	Tristar 500	4	–	4	–	–
G (68 040 – 158 757)	Airbus	A310	2	–	–	2	–
	Airbus	A320	24	–	19	5	–
	Boeing	727	19	–	19	–	–
	Boeing	767	33	–	21	12	–
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	–	5	–	–
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	54	–	–	54	–
	British Aerospace	BAE146	5	5	–	–	–
	McDonnell Douglas	DC9	35	–	35	–	–
E (15 877 – 34 019)	Convair	CV580	3	–	–	–	3
	Fokker	F28	7	–	–	–	7
D (8 166 – 15 876)	Short Brothers	Shorts 360	3	–	–	–	3
	de Havilland	DHC8	35	15	–	–	20
C (3 403 – 8 165)	de Havilland	DHC6	8	8	–	–	–
	British Aerospace	Jetstream 31	6	6	–	–	–
	Beech Aircraft	BE90	3	–	–	–	3
	Beech Aircraft	BE99	1	–	–	–	1
Total			274	34	120	83	37

Part II
FARE BASIS

Section 6
FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1991, 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) reached 144.5, up 8.5% compared to the previous year. The economy[1] and discount fares jointly explained this increase. The economy fare index rose 9.7% to 153.3, while the discount fare index rose 7.0% to 133.8. This was the eight consecutive annual increase for economy fares.

For the third year since deregulation, economy fares rose faster in the northern sector (13.0%), where services are still regulated, than in the southern sector (9.6%). Discount fare levels in 1991 were higher than the 1990 levels for both northern and southern services. In the regulated northern zone, they increased by 6.4%, while they posted a 7.0% increase in the deregulated southern zone.

In international markets, the non-seasonally adjusted air fare index for all fares rose by 7.8% in 1991 compared to 1990. Over the same period, the international economy fare index increased by 12.7% and the discount fare index by 5.8%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1991, 66.2% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 2.6 percentage points compared to a year earlier. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71.3%, up from 67.5% in 1990.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 67.4% of the traffic in 1991, up from 64.3% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 4.1 percentage points (68.1% to 72.2%) during this period. In contrast, for northern services, 45.0% of passenger traffic (representing 48.7% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1990, the corresponding figures were 47.5% for passengers and 50.9% for passenger-kilometres.

[1] *Includes business fares.*

Partie II
BASE TARIFAIRE

Section 6
DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1991, 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) a atteint 144.5, en hausse de 8.5% par rapport à l'année précédente. Les tarifs économiques[1] et réduits expliquent conjointement cette progression. L'indice des tarifs de la classe économique a augmenté de 9.7% pour s'établir à 153.3, alors que l'indice des tarifs réduits s'est accru de 7.0% pour s'établir à 133.8. Ceci représente la huitième augmentation annuelle consécutive pour les tarifs économiques.

Pour la troisième année depuis la déréglementation, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (13.0%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (9.6%). Les niveaux des tarifs réduits en 1991 étaient supérieurs aux niveaux de 1990 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud. Dans la zone réglementée du nord, ils ont augmenté de 6.4%, alors qu'ils se sont accrus de 7.0% dans la zone déréglementée du sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 7.8% en 1991 par rapport à 1990. Au cours de la même période, l'indice des tarifs de la classe économique a progressé de 12.7% et l'indice des tarifs réduits de 5.8%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1991, 66.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 2.6 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67.5% en 1990 à 71.3% en 1991.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 67.4% du trafic en 1991, une augmentation par rapport à 64.3% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 4.1 points de pourcentage (68.1% à 72.2%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 45.0% du trafic de passagers (représentant 48.7% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 47.5% et 50.9% respectivement en 1990.

[1] *Comprend la classe affaires.*

Table 6.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988-1991

Tableau 6.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1988-1991

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	**1988**	109.1	116.4	100.6
	1989	121.6	127.0	114.7
	1990	133.2	139.8	125.1
	1991	144.5	153.3	133.8
Southern services – Services secteur sud	1988	109.3	116.9	100.8
	1989	121.8	127.4	114.7
	1990	133.4	140.0	125.2
	1991	144.6	153.4	134.0
Northern services – Services secteur nord	1988	104.4	109.1	95.1
	1989	115.9	119.7	109.5
	1990	126.8	133.1	118.5
	1991	140.3	150.4	126.1
International	**1988**	102.7	106.6	103.0
	1989	104.4	113.6	102.7
	1990	108.0	121.5	104.9
	1991	116.4	136.9	111.0

Figure 6.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1988-1991

Figure 6.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1988-1991

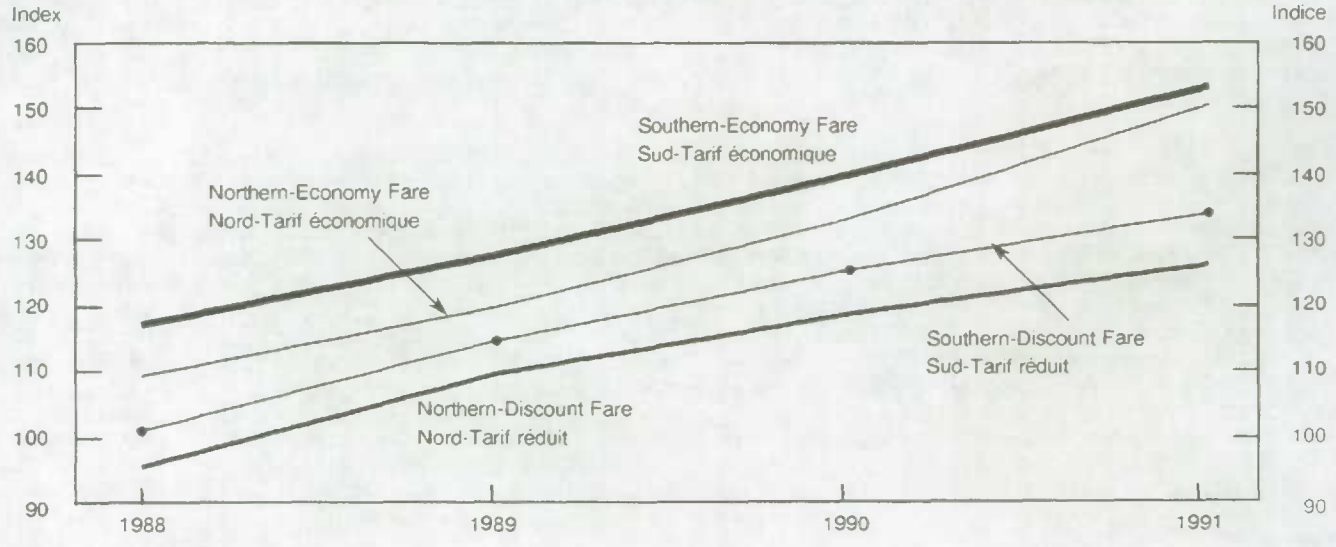


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.3	0.2	7.4	4.0	25.3	25.6	63.6	66.2	3.5	4.1
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.2	7.7	4.2	24.2	24.0	64.3	67.4	3.6	4.2
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	5.1	2.0	33.4	31.9	58.2	62.3	3.1	3.7
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.3	9.4	6.4	18.0	16.2	68.4	72.3	3.9	4.7
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.6	0.5	51.2	53.3	47.5	45.0	0.7	1.2
International	0.7	0.6	6.8	5.7	15.2	10.1	70.5	76.0	6.7	7.6

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Domestic – Intérieur	0.5	0.4	10.1	6.5	18.1	17.4	67.5	71.3	3.7	4.4
Southern services – Services secteur sud	0.5	0.4	10.4	6.7	17.2	16.2	68.1	72.2	3.8	4.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	5.1	2.3	31.1	29.4	60.4	64.6	3.1	3.5
Long-Haul – Long-courrier	0.6	0.4	11.3	7.6	14.9	13.4	69.3	73.7	3.9	4.8
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.6	0.6	47.7	49.5	50.9	48.7	0.8	1.2
International	1.0	0.8	8.4	7.4	7.9	6.2	76.1	78.6	6.6	7.0

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

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990[1]	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	"	0.1"	7.3	5.8	28.0	26.8	62.3	65.0	2.3	2.4
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	"	x	0.7"	x	19.1	x	76.2	x	4.0"	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2	0.2"	8.3	5.3	22.0	21.4	65.7	69.0	3.9	4.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	"	x	0.6"	x	20.9	x	74.4	x	4.2	x
Quebec – Québec	0.2	0.2	7.2	3.3	23.4	23.5	65.0	68.8	4.1	4.2
Ontario	0.4	0.3	8.8	5.1	21.4	20.1	65.4	69.9	4.0	4.5
Manitoba	0.1"	0.1	6.4	3.9	29.7	26.9	60.4	64.7	3.4	4.4
Saskatchewan	0.1"	0.1"	4.4	2.5	28.4	26.7	64.6	66.3	2.6	4.4
Alberta	0.3	0.2	6.6	3.8	32.7	31.7	57.6	61.3	2.8	3.1
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.3	0.2	6.4	3.1	25.8	28.6	64.7	64.0	2.8	4.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.2	7.4	4.0	25.3	25.6	63.6	66.2	3.5	4.1

[1] *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'.*

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

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). In 1991, discount carriage on long-haul services represented 72.3% of passenger volume and 73.7% of passenger-kilometres; this compared with 62.3% and 64.6% respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

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

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). En 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72.3% du volume des passagers et 73.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62.3% et 64.6%.

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire									
				First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1990	1991	Change / Variation	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	770	1 070	39.1	0.1"	0.1"	3.8	2.3	41.6	32.9	52.3	61.6	2.3	3.0
Edmonton[1]	259	450	73.6	"	"	0.6"	0.7	71.9	55.0	26.6	42.8	0.9"	1.5
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal[2]	889	809	-9.0	0.2	0.2	7.1	2.7	22.1	22.5	66.4	70.7	4.1	3.8
Ottawa	564	523	-7.2	0.3	0.3"	6.9	3.3	35.1	32.1	53.9	60.0	3.9	4.4
Regina	103	143	38.8	"	"	2.7	0.9	44.1	34.5	51.3	60.7	1.9	3.9
Saskatoon	105	139	32.8	"	"	1.6	0.7"	44.1	34.8	51.6	60.3	2.6	4.1
Toronto	1 455	1 353	-7.0	0.2	0.2	7.1	2.8	26.9	25.3	61.8	67.7	4.0	4.1
Vancouver	619	1 151	86.1	0.1"	0.1"	3.8	1.8	31.5	32.5	62.3	61.7	2.3	3.9
Winnipeg	114	113	-0.4	"	"	1.9	1.0	55.0	46.9	41.2	49.4	1.8	2.7
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	604	557	-7.8	0.8	0.5	13.3	8.9	15.0	14.1	67.7	72.4	3.3	4.0
Edmonton[1]	689	593	-13.9	0.3	0.2	6.5	4.8	22.8	20.7	66.8	70.2	3.6	4.1
Halifax	628	553	-11.9	0.2	0.2"	8.3	5.3	22.0	21.4	65.6	69.0	3.9	4.1
Montréal[2]	367	315	-14.2	0.2"	0.2"	9.2	5.7	21.5	20.4	64.8	68.6	4.3	5.1
Ottawa	324	265	-18.5	0.2	0.2"	10.1	8.6	21.6	22.2	63.6	64.5	4.5	4.6
Regina	152	115	-24.6	"	"	6.1	4.5	17.4	15.7	73.3	74.9	3.1	4.8
Saskatoon	147	118	-19.9	"	"	5.7	4.9	17.4	14.1	74.2	75.3	2.6	5.5
Toronto	2 457	2 196	-10.6	0.6	0.4	10.8	6.9	14.2	13.4	70.5	74.5	3.9	4.7
Vancouver	1 333	1 198	-10.1	0.6	0.4	9.8	6.8	17.5	14.3	68.2	73.2	3.9	5.2
Winnipeg	709	605	-14.7	0.1"	0.1	7.5	4.7	23.2	20.7	65.4	69.5	3.8	4.9

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

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

The increase in the proportion of discount fares in 1991 compared to 1990 can be attributed to two principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the intense competition between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Ontario Express (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1991 par rapport à 1990 peut être attribuée à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, la forte concurrence entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Ontario Express (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	200.8	9.0	211.7	3.2	147.4	6.9	97.4	-3.0	71.8	-27.1
Edmonton[1]	"	...	116.8	18.4	128.5	28.9	82.9	15.4	47.4	-15.9
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal[2]	251.5	12.0	202.8	8.5	181.4	14.9	117.3	27.8	81.3	10.7
Ottawa	204.5	16.3	168.4	6.8	153.4	12.2	97.6	14.0	75.0	-5.3
Regina	"	...	191.2	-1.7	181.6	3.0	110.5	18.4	64.1	-39.1
Saskatoon	"	...	179.4	-2.3	176.9	-0.7	107.9	22.1	58.9	-43.5
Toronto	212.9	12.1	190.8	7.1	172.5	13.0	112.3	22.5	83.0	5.0
Vancouver	196.5	22.0	215.8	3.8	158.0	-11.9	85.8	-19.1	54.8	-44.7
Winnipeg	"	...	214.7	5.6	220.5	13.4	115.4	18.2	88.1	-17.3
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	696.8	11.3	579.2	10.9	418.2	11.0	214.0	5.1	215.3	-1.8
Edmonton[1]	562.6	-4.7	498.0	5.3	328.6	11.8	174.4	2.9	179.0	-12.5
Halifax	382.3	10.3	312.0	4.8	265.4	8.8	139.7	3.2	136.3	-16.1
Montréal[2]	605.3	1.5	600.4	10.9	381.1	5.6	223.1	11.0	214.5	-8.3
Ottawa	583.7	1.2	550.0	11.0	392.1	12.1	210.9	7.5	239.8	-4.6
Regina	"	...	451.2	6.3	383.7	12.5	182.4	10.7	154.9	-22.7
Saskatoon	"	...	457.7	4.8	378.5	15.6	173.1	6.3	153.8	-24.0
Toronto	728.5	10.6	553.7	10.6	382.6	11.6	198.3	4.9	195.1	-9.3
Vancouver	815.2	12.0	632.3	6.6	391.4	11.6	214.2	3.1	223.2	-13.4
Winnipeg	326.9	1.7	390.6	9.8	336.9	10.0	160.1	4.5	148.9	-11.9

[1] *Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.*

[2] *Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).*

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

International Sector

In 1991, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over three out of every four (76.0%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented a rise of 5.5 percentage points compared to a year earlier.

Secteur international

En 1991, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de trois passagers sur quatre (76.0%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 5.5 points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Hub category / Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares / Tous les tarifs		First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	10.8	-1.6	25.9	13.1	21.3	10.5	19.1	9.0	8.5	3.1	8.4	-6.6
Large-Medium/Grand-moyen	14.6	2.7	28.7	10.8	24.1	3.9	25.2	11.6	11.2	6.5	10.7	-8.3
Large-Small/Grand-petit	16.7	18.4	26.9	36.1	23.5	10.3	30.1	26.5	13.0	21.3	10.6	-1.1
Medium-Medium/ Moyen-moyen	15.9	10.0	23.1"	11.4	25.7	9.4	23.6	14.9	11.8	12.3	13.3	-6.3
Medium-Small/ Moyen-petit	19.8	11.9	"	...	28.6	12.7	29.2	15.3	14.5	20.9	11.6	-10.8
Small-Small/ Petit-petit	35.4	...	-	...	46.1"	2.8	43.5	26.1	24.6	...	9.4	-20.7

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'.*

Provincial Synopsis

In 1991, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 61.3% for Alberta to 69.9% for Ontario (see Table 6.4). Newfoundland, Manitoba and British Columbia and the territories were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

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

Sommaire provincial

En 1991, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 61.3% en Alberta et 69.9% en Ontario (voir tableau 6.4). Terre-Neuve, le Manitoba et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne nationale.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit 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 Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec ou du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Between 1990 and 1991, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of British Columbia and the territories which witnessed a decline of 0.7 percentage point. The largest increases were in Ontario (4.5 percentage points) and Manitoba (4.3 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5 for passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares in 1991 increased in eight of the top ten selected Canadian cities[2,3]. The gains ranged from 4.3 percentage points in Montréal to 16.2 percentage points in Edmonton. Between 1990 and 1991, the proportion declined from 62.3% to 61.7% in Vancouver. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.9 percentage point in Ottawa to 5.0 percentage points in Vancouver.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon showed the highest proportion (75.3%), followed by Regina (74.9%) and Toronto (74.5%). For business class fares, the leading cities were Calgary (8.9%), Ottawa (8.6%) and Toronto (6.9%).

Average Fares

In 1991, the air fares reported by the major carriers in Canada decreased slightly. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers; AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower.

According to the fare basis data, in 1991, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to $181, down 4.9% over 1990. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to $341, an increase of 0.8% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Toronto where the domestic fare averaged $204; the lowest in Saskatoon, where it averaged $169. The average domestic fare also exceeded the national level in Vancouver ($193) and Winnipeg ($201). It decreased in five of the top ten cities, with losses ranging from -3.3% in Regina to -16.4% in Vancouver. Montréal (9.5%) posted the largest increase over the study period.

[2] *Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1991.*

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

Entre 1990 et 1991, l'utilisation accrue de tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces à l'exception de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré une baisse de 0.7 point de pourcentage. Les hausses les plus fortes s'observent en Ontario (4.5 points de pourcentage) et au Manitoba (4.3 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1991 a augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes choisies[2,3]. Les progressions variaient entre 4.3 points de pourcentage à Montréal et 16.2 points de pourcentage à Edmonton. Entre 1990 et 1991, le pourcentage a diminué de 62.3% à 61.7% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré un gain, compris entre 0.9 point de pourcentage à Ottawa et 5.0 points de pourcentage à Vancouver.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes; Saskatoon affiche la proportion la plus élevée (75.3%), suivie de Regina (74.9%) et de Toronto (74.5%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (8.9%), Ottawa (8.6%) et Toronto (6.9%).

Tarifs moyens

En 1991, les tarifs aériens au Canada déclarés par les principaux transporteurs ont légèrement diminué. Les réductions de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I; AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés.

Selon les données sur la base tarifaire, en 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à $181, en baisse de 4.9% par rapport à 1990. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à $341, en hausse de 0.8% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $204 à Toronto et $169 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver ($193) et Winnipeg ($201). Il a diminué dans cinq des dix principales villes, les pertes oscillant entre -3.3% à Regina et -16.4% à Vancouver. Montréal (9.5%) a enregistré la plus forte hausse au cours de la période sous étude.

[2] *En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1991.*

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

In 1991, the business and economy class fares for short-haul services increased in seven of the top ten cities[3], whereas for the long-haul services these fares increased in all major cities (see Table 6.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities[3] for short-haul trips, with the exception of Calgary and Vancouver, where they decreased by 3.0% and 19.1%, respectively. For long-haul trips, the average discount fares rose in the top ten Canadian cities. Montréal (11.0%) and Regina (10.7%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of $221 for short-haul trips, while Calgary registered a high of $418 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

As shown in Table 6.7, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers, for each fare type group, in the domestic scheduled market, rose in almost all hub categories[4] in 1991 over 1990. The only exceptions were for all fares in the category 'large-large' and for other fares in all hub categories.

The variations in the yields for all fares ranged from -1.6% (from 11.0 cents to 10.8) for the hub category 'large-medium' and 18.4% (14.1 cents to 16.7) for the hub category 'large-small'. For the business and economy fares, the gains in the revenue per passenger-kilometre ranged from 3.9% ('large-medium') to 12.7% ('medium-small') and from 9.0% ('large-large') to 26.5% ('large-small'), respectively. For the discounted fares, all hub categories posted increases compared to 1990, the gains ranging from 3.1% ('large-large') to 21.3% ('large-small'). As shown in these figures, in most cases, the yields derived for travel in the hub category 'large-small' posted the largest gains over the study period.

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

[4] *Due to some changes in the classification of cities by hub category in 1991, the yields for 1990 were recalculated.*

En 1991, les tarifs des classes affaires et économique pour les voyages court-courriers ont augmenté dans sept des dix principales villes[3], tandis que pour les services long-courriers ces tarifs ont augmenté dans toutes les principales villes, (voir tableau 6.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrus dans toute les villes[3] pour les services court-courriers, à l'exception de Calgary et Vancouver où ils ont diminué de 3.0% et 19.1%, respectivement. Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont augmenté dans les dix principales villes canadiennes. Montréal (11.0%) et Regina (10.7%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $221 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $418 pour les voyages long-courriers.

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

Comme l'indique le tableau 6.7, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour chaque groupe tarifaire, dans le marché intérieur régulier, ont augmenté dans presque toutes les catégories de villes-pivots[4] en 1991 par rapport à 1990. Les seules exceptions dénotées sont pour tous les tarifs dans la catégorie 'grand-grand' et pour les autres tarifs dans toutes les catégories de villes-pivots.

Les variations dans les revenus moyens pour tous les tarifs ont oscillé entre -1.6% (de 11.0 cents à 10.8) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen' et 18.4% (14.1 cents à 16.7) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-petit'. Pour les tarifs des classes économique et affaires, les gains dans les recettes par passager-kilomètre ont oscillé entre 3.9% ('grand-moyen') et 12.7% ('moyen-petit') et entre 9.0% ('grand-grand') et 26.5% ('grand-petit') respectivement. Pour les tarifs réduits, toutes les catégories de villes-pivots ont enregistré des hausses par rapport à 1990, les gains variant entre 3.1% ('grand-grand') et 21.3% ('grand-petit'). Tel qu'il est montré dans ces chiffres, ce sont en majorité les revenus moyens provenant des voyages dans la catégorie de villes-pivots 'grand-petit' qui ont enregistré les gains les plus importants au cours de la période sous étude.

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

[4] *À cause de certains changements dans la classification des villes selon la catégorie des villes-pivots en 1991, les revenus moyens pour 1990 ont été recalculés.*

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1
Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement, 1991

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement, 1991

Type of movement / Genre de mouvement	1990	1991	Change / Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
By sector – Par secteur			
Domestic – Intérieur	3 338 876	3 086 933	-7.5
Transborder – Transfrontalier	356 218	342 831	-3.8
International – International	63 507	57 895	-8.8
By type of operation – Par genre d'exploitation			
Total commercial[1] – Total commerciaux[1]	2 967 786	2 679 111	-9.7
Private – Privés	616 903	645 257	4.6
Government – Officiels	173 912	163 291	-6.1
By flight rules – Par règle de vol			
Instrument flights – Vols aux instruments	2 016 422	1 874 797	-7.0
Visual flights – Vols à vue	1 742 179	1 612 862	-7.4
By type of power plant – Par groupe motopropulseur			
Jet – À réaction	948 165	864 240	-8.9
Turboprop – Turbopropulseurs	1 023 066	993 251	-2.9
Piston – À pistons	1 578 931	1 429 925	-9.4
Helicopter – Hélicoptères	203 148	195 256	-3.9
Other – Autres	5 291	4 987	-5.7
By wake turbulence weight group – Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 – 5 670 kg	2 073 444	1 889 748	-8.9
5 671 – 136 077 kg	1 527 457	1 468 008	-3.9
136 078 kg or more – 136 078 kg ou plus	157 700	129 903	-17.6
Total itinerant movements – Total mouvements itinérants	3 758 601	3 487 659	-7.2

[1] *Includes foreign carriers. – Comprend les transporteurs étrangers.*

Table 7.2

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, 1991

Tableau 7.2

Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol, 1991

Rank 1991 / Rang 1991	Rank 1990 / Rang 1990	Airport / Aéroport	Total		Itinerant / Itinérants		Local / Locaux	
			1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	322 278	-8.9	322 278	-8.9	-	..
2	2	Vancouver Int'l. BC-CB	288 106	-9.2	288 106	-9.2	-	..
3	7	Boundary Bay BC-CB	232 957	13.1	85 107	15.9	147 850	11.4
4	3	St. Hubert QUE-QC	209 632	-13.9	79 200	-10.9	130 432	-15.6
5	5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	208 647	-2.6	205 086	-0.8	3 561	-53.0
6	6	Montréal Int'l. QUE-QC	197 463	-7.6	197 392	-7.6	71	195.8
7	8	Victoria Int'l BC-CB	187 619	-8.5	113 336	-7.9	74 283	-9.3
8	10	Abbotsford BC-CB	175 097	6.8	68 489	5.8	106 608	7.5
9	4	Toronto Buttonville ONT	163 301	-25.4	76 313	-16.5	86 988	-31.8
10	9	Ottawa ONT	162 758	-11.9	126 879	-7.2	35 879	-25.8
11	14	Springbank Man	143 947	3.7	42 901	5.7	101 046	2.8
12	12	Québec QUE-QC	141 071	-3.1	103 434	2.3	37 637	-15.4
13	11	Winnipeg MAN	140 105	-9.9	104 475	-8.7	35 630	-13.2
14	15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	124 038	-8.2	121 417	-8.0	2 621	-16.0
15	17	Toronto Island ONT	117 457	-5.3	61 174	-2.7	56 283	-8.0
16	16	Hamilton City ONT	114 495	-8.2	49 047	-6.2	65 448	-9.7
17	18	Pitt Meadows BC-CB	112 315	-8.5	44 936	-4.7	67 379	-10.9
18	19	Halifax Int'l. NS-NE	111 950	-6.1	87 540	-5.6	24 410	-7.7
19	13	St. Andrews Man	111 666	-19.9	27 455	-20.4	84 211	-19.7
20	20	London ONT	108 239	-7.3	59 190	-7.9	49 049	-6.6
21	22	Thunder Bay ONT	107 896	0.2	57 226	-3.9	50 670	5.2
22	31	Sudbury ONT	107 179	20.7	54 702	10.0	52 477	34.4
23	27	North Bay ONT	106 376	8.4	33 552	1.8	72 824	11.3
24	21	Saskatoon SASK	95 354	-13.3	56 262	-7.5	39 092	-20.6
25	25	St. Honoré QUE-QC	94 106	-7.2	27 757	-12.2	66 349	-4.9
26	26	Villeneuve ALTA-ALB	90 859	-10.1	19 490	-11.4	71 369	-9.7
27	24	Waterloo-Guelph ONT	89 214	-13.1	50 426	-6.3	38 788	-20.5
28	23	Langley BC	85 458	-17.9	34 425	-16.7	51 033	-18.7
29	30	Regina SASK	81 440	-8.4	55 052	-5.0	26 388	-14.6
30	29	Oshawa ONT	81 150	-15.9	36 764	-3.5	44 386	-23.9
31	28	Moncton NB	75 532	-22.1	39 585	-16.4	35 947	-27.5
32	34	Windsor ONT	73 427	6.4	32 964	-6.5	40 463	20.0
33	32	Edmonton Int'l. ALTA-ALB	69 289	-16.0	56 482	-10.3	12 807	-34.3
34	35	St. John's NFLD-TN	68 272	0.4	44 573	-1.5	23 699	4.2
35	39	Sault Ste. Marie ONT	67 110	21.8	31 174	5.8	35 936	40.3
36	37	Montréal/Mirabel Int'l QUE-QC	61 721	1.2	47 453	-0.7	14 268	8.4
37	33	Vancouver Harbour BC-CB	61 358	-13.1	53 098	-10.0	8 260	-36.0
38	38	Kelowna BC-CB	58 632	-3.3	39 170	4.5	19 462	-15.9
39	36	Prince George BC-CB	56 464	-8.3	32 491	-9.9	23 973	-6.0
40	41	St. Jean QUE-QC	53 113	7.0	25 765	5.4	27 348	8.5
41	43	Yellowknife NWT-TNO	46 719	-0.5	28 430	-5.6	18 289	8.5
42	40	Lethbridge ALTA-ALB	44 376	-15.0	21 532	-15.5	22 844	-14.6
43	44	Fort McMurray ALTA-ALB	44 363	-4.5	25 114	-1.9	19 249	-7.7
44	49	Kamloops BC-CB	43 909	11.3	28 432	1.9	15 477	34.1
45	50	Sept Iles QUE-QC	42 451	10.3	34 199	11.5	8 252	5.7
46	47	Penticton BC-CB	40 137	-3.6	20 663	-10.4	19 474	4.8
47	46	Gander Int'l NFLD-TN	39 835	-6.7	30 419	-6.9	9 416	-6.2
48	42	Whitehorse YT	39 707	-19.3	20 953	-13.5	18 754	-25.0
49	48	Fredericton NB	37 647	-6.0	28 598	-5.9	9 049	-6.3
50	51	Thompson MAN	37 258	-0.9	28 741	-0.8	8 517	-1.5
51	53	Saint John NB	32 291	-5.7	23 161	-3.3	9,130	-11.3
52	54	Grande Prairie ALTA-ALB	31 430	2.1	23 597	3.7	7 833	-2.4
53	56	Charlottetown PEI-IPE	29 302	4.3	21 466	4.6	7 836	3.3
54	55	Fort St. John BC-CB	29 008	-1.2	23 286	-2.4	5 722	4.0
55	60	Baie Comeau QUE-QC	22 653	0.8	18 801	7.7	3 852	-23.1
56	57	Val D'or QUE-QC	22 096	-20.4	18 101	-15.4	3 995	-37.4
		Total	5 540 273	-6.5	3 487 659	-7.2	2 052 614	-10.7

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1
Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1991

Section 8
AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES

Tableau 8.1
Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs, 1991

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1990	1991	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 632	25 450	-0.7
Helicopters - Hélicoptères	1 416	1 433	1.2
Gliders - Planeurs	609	601	-1.3
Balloons - Aérostats	358	382	6.7
Gyroplanes - Autogires	128	135	5.5
Airships - Dirigeables	3	2	-33.3
Total	28 146	28 003	-0.5

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, 1991

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	32 809	31 626	-3.6
Commercial - Professionnel	10 352	10 340	-0.1
Airline transport - De ligne	7 911	8 786	11.1
Sub-total - Sous-total	51 072	50 752	-0.6
Glider - Planeur	5 124	5 494	7.2
Gyroplane - Autogire	12	11	-8.3
Free balloon - Ballon libre	293	287	-2.0
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 994	1 461	-26.7
Commercial - Professionnel	864	704	-18.5
Total	59 359	58 709	-1.1

Figures are as of December 31 of each year. For 1990, April 1 was the latest period available. - Chiffres valables au 31 décembre de chaque année. En 1990, la dernière période disponible était le 1er avril.
Source: *Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.*

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Canadian Civil Aviation** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. 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 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 fleets and operations.

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. 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.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. 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.

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

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Aviation civile canadienne** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, 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.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

(i) the International System of Units (SI), and

(ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

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

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

(i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.

(ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".

(iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada.**

(iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

(i) le Système international d'unités (SI);

(ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

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

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

(i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.

(ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle **(Opérations des transporteurs aériens au Canada)**, les rectifications sont apportées dans la publication annuelle **(Aviation civile canadienne)**. Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.

(vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

(v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.

(vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

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 "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

(iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1989 figures is the following:

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 "**".

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

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

(iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1989 est la suivante:

- Large hubs: Calgary, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Edmonton, Halifax, Montreal, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Regina, Saskatoon, St. Johns, Thunder Bay and Victoria.

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 (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

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

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

- Grandes villes-pivots: Calgary, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Regina, Saskatoon, St. Johns, Thunder Bay et Victoria.

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.

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.

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

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6185).

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

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

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6185).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 1990 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1990 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1990 publication.

b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1991 are shown in the following table with comparative 1990 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1990 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1990 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1990.

b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1991 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1990 sont également présentées.

	1990	1991	Change Variation en %	
Level I	2	4	100.0	Niveau I
Level II	25	23	-8.0	Niveau II
Level III	71	72	1.4	Niveau III
Level IV	167	176	5.4	Niveau IV
Total	**265**	**275**	**3.8**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1991 are as follows: Level II - 1, Level III - 2 and Level IV - 6.

d) In 1989, Canadian air carriers became allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 275 carriers in 1991, 227 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 82.5% of all revenues reported.

e) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

f) The following charter carriers suspended operations between January 1990 and December 1991: Points of Call Airlines and Vacationair in January 1990, Crown Air in 1990, Soundair Corp. (Odyssey International) in April 1990, Worldways during the fourth quarter of 1990, and Intair in November 1991. City Express suspended operations in February 1991.

g) The economic recession which began in the second quarter of 1990 continued to affect the industry in the fourth quarter of 1991.

h) AirBC and Time Air became Level I carriers beginning in 1991.

c) Pour l'année 1991, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau II - 1, niveau III - 2 et niveau IV - 6.

d) En 1989, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 275 transporteurs en 1991, 227 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 82.5% de toutes les recettes générées.

e) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

f) Les transporteurs des services d'affrètement suivants, ont suspendu leurs opérations entre les mois de janvier 1990 et décembre 1991: Points of Call Airlines et Vacationair en janvier 1990, Crown Air en février 1990, la Société Soundair (Odyssey International) en avril 1990, Worldways pendant le quatrième trimestre de 1990, et Intair en novembre 1991. City Express a cessé ces opérations en février 1991.

g) La récession économique qui a commencé au deuxième trimestre de 1990 a continué d'affecter l'industrie aérienne au quatrième trimestre de 1991.

h) AirBC et Time Air sont devenus des transporteurs de niveau I en 1991.

i) Airline industry lay-offs occurred throughout 1991.

j) By the third quarter of 1991, Intair was operating exclusively as a charter operator. Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec, and began operating as the Inter-Canadien, the Canadian Airlines International Ltd. Québec affiliate in late May, 1991.

k) During the fourth quarter of 1991, Ontario Express concluded the purchase of Air Toronto from Soundair. Air Toronto had previously been an Air Canada affiliate. Air Toronto has since been fully merged with Ontario Express.

l) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code- sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.

m) A number of carriers reported accrued severance pay for laid off employees in the fourth quarter financial data. As a result, salaries appear larger than they would have otherwise.

i) Des mises à pied dans l'industrie du transport aérien, sont survenues au cours de 1991.

j) Au troisième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. À la fin du mois de mai 1991, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont acheté les actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, et ont commencé à opérer sous l'appellation Inter-Canadien, l'affilié des Lignes aériennes Canadien International au Québec.

k) Durant le quatrième trimestre de 1991, Ontario Express a conclu l'achat de Air Toronto de Soundair. Air Toronto était antérieurement un affilié d'Air Canada. Air Toronto a depuis été complètement amalgamé avec Ontario Express.

l) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.

m) Bon nombre de transporteurs ont déclaré des compensations pour pertes d'emploi dans les statistiques financières du quatrième trimestre. Ainsi, les salaires déclarés paraissent plus élevés que ce qu'ils auraient dû être autrement.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

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

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

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of $250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than $250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

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

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

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

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à $250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

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

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

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

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

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

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

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

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

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

Autres termes

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

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

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication date de publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
		Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel **Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada**	
1991	4	Evolution of Air Fares for the top ten Canadian Cities, fourth Quarter of 1988-1991 / Evolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
1991	3	Five Years of Affiliate Networks/Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
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 transporteursaffiliés 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

Publication date de publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisationdes tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and other Modes of Passenger Transportation / L'avionet les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices destarifs aériens au Canada	1983-88
		Catalogue 51-204 Annual / Annuel **Air Passenger Origin and Destination Domestic Report /** **Origine et destination des passagersaériens, rapport sur le trafic intérieur**	
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champd'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson – Our busiest Airport / Notre aéroport le plusachalandé – Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens detransport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988
		Catalogue 51-205 Annual / Annuel **Air Passenger Origin and Destination, Canada – United States Report /** **Origine et destination des passagers aériens,rapport Canada – États-Unis**	
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 AirPassenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pourOntario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale-territoriale	1988-89

Publication date de publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
		Catalogue 51-206 Annual / Annue **Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne**	
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 vue sous l'angle des villes-pivots	1983-88
		Catalogue 51-207 Annual / Annuel **Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens**	
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	
		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 Years 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	U.S.A. États-Unis $	Other Autres	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination:Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

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

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

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

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

January 1992

Janvier 1992

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA
1010134268

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

Available from the Transportation Division are...

* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;

* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;

* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;

* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

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

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

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

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

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

March 1991

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

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

* des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;

* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;

* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

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

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

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

JOIN THE *Celebration*

WITH THE MOST USEFUL AND ATTRACTIVE **CANADA YEAR BOOK** EVER PUBLISHED.

On the occasion of the nation's 125th anniversary of Confederation, the **1992 Canada Year Book** takes a unique look at the fascinating highlights in the development of Canada since 1867.

Exceptionally popular among business people, journalists, librarians, parliamentarians, educators and diplomats for 125 years, the **1992 Canada Year Book** is designed as a comprehensive reference source for the latest on economic, political, and social information on Canada and Canadians. And for the first time, this "special collector's" edition presents picturesque vignettes on Canada's past with informative, easy-to-read text.

Special features include:

- a new 22cm X 30cm (9" X 12") format
- larger typeface
- over 300 rare archival photos
- historical perspectives on Canada's past
- 22 chapters, 607 pages bound in deluxe hard cover

Time and time again, you'll reach for this compact encyclopedia to answer questions on all aspects of Canada.

- THE LAND
- THE PEOPLE
- THE NATION
- THE ECONOMY
- ARTS AND LEISURE

Available in separate English and French editions, the **Canada Year Book** (Cat. No. 11-402E) sells for $49.95 (plus $5.05 shipping and handling) in Canada, US $60 in the United States, and US$70 in other countries (includes shipping and handling).

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering, using your VISA or MasterCard, call toll-free 1-800-267-6677 or fax your order to (613) 951-1584. Please do not send confirmation.

PARTICIPEZ *à la fête*

EN VOUS PROCURANT **L'ANNUAIRE DU CANADA** LE PLUS UTILE ET LE PLUS ATTRAYANT JAMAIS PUBLIÉ.

L'Annuaire du Canada de 1992, qui marque le 125e anniversaire de la Confédération, jette un regard unique sur les grands moments de l'évolution du pays depuis 1867.

Cet ouvrage, particulièrement populaire depuis 125 ans auprès des gens d'affaires, des journalistes, des bibliothécaires, des parlementaires, des enseignants et des diplomates, est conçu comme un ouvrage de référence où l'on retrouve les données économiques, politiques et sociales les plus récentes sur le Canada et les Canadiens. Cette édition spéciale présente, pour la première fois, de pittoresques illustrations se rapportant à l'histoire du Canada de même que des textes informatifs et faciles à lire.

Au nombre des caractéristiques spéciales, on compte :

- un nouveau mode de présentation : 22cm x 30 cm (9" x 12")
- des caractères plus gros
- plus de 300 photos d'archives rares
- des perspectives historiques sur le passé du Canada
- 22 chapitres, 607 pages reliées par une couverture rigide de luxe.

Cette encyclopédie compacte est un ouvrage indispensable pour répondre à vos questions portant sur tous les aspects du Canada.

- LE TERRITOIRE
- LA POPULATION
- LA NATION
- L'ÉCONOMIE
- LES ARTS ET LES LOISIRS

Vous pouvez vous procurer **l'Annuaire du Canada** (no 11-402F au Catalogue), en version française ou anglaise, pour 49.95 $ (plus 5.05 $ pour frais d'expédition et de manutention) au Canada, 60 $ (devises américaines) aux États-Unis et 70 $ (devises américaines) dans les autres pays (frais d'expédition et de manutention compris).

Pour commander, prière d'écrire au Service des Ventes des publications de Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou de communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste qui figure dans la publication).

Pour accélérer les commandes, utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou composez sans frais le 1-800-267-6677 (téléphone) ou le (613) 951-1584 (télécopieur). Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

CANADA: A PORTRAIT

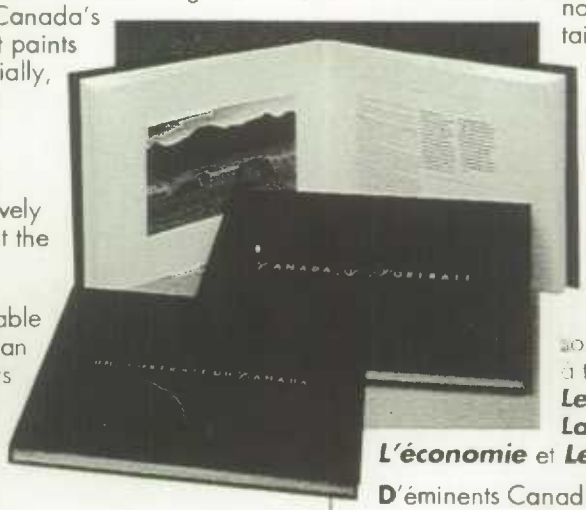
A CELEBRATION OF OUR GREAT NATION

UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of ***Canada: A Portrait*** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.



Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: ***This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy,*** and ***Canada in the World.***

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

Canada: A Portrait is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, ***Canada: A Portrait*** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for $38.00 plus GST, US $41.95 in the United States, and US $48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584.**

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54e édition d'***Un portrait du Canada*** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés : ***Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie*** et ***Le Canada dans le monde.***

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

Un portrait du Canada... un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, ***Un portrait du Canada*** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 $ plus TPS au Canada, 41,95 $ US aux États-Unis et 48,95 $ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.