

C.S.

Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel



Air Carrier Operations in Canada

October - December 1989

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre - décembre 1989

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

STATISTICS CANADA
STATISTIQUE CANADA
JAN 3 1991
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE



Aviation



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 NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

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 ordino-lingue 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 NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

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 bélinographe 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

Air carrier operations in Canada

October-December 1989

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

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1989

Published under the authority of the Minister
of Industry, Science and Technology

© Minister of Supply
and Services Canada 1990

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 of the Minister of Supply and
Services Canada.

December 1990

Canada: \$24.25 per issue,
\$97.00 annually

United States: US\$29.00 per issue,
US\$116.00 annually

Other Countries: US\$34.00 per issue,
US\$136.00 annually

Catalogue 51-002, Vol. 20 No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de
l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1990

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 du ministre des Approvisionnements
et Services Canada.

Décembre 1990

Canada : 24,25 \$ l'exemplaire,
97 \$ par année

États-Unis : 29 \$ US l'exemplaire,
116 \$ US par année

Autres pays : 34 \$ US l'exemplaire,
136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 20 n° 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

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.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Conversion Factors

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

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

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund and B. Snider are the Statisticians, and S. Carpentier is Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piéto is the Senior Statistician.

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.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

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

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

Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Sous-section des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund et B. Snider sont les statisticiens et S. Carpentier est le chef de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piéto est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

	Page
Highlights	v
Introduction	ix
Special Articles	x

SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

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 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

SECTION 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

	Page
Faits saillants	v
Introduction	ix
Études spéciales	x

SECTION I REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

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 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded**Table des matières – fin**

	Page
SECTION 5 FARE BASIS DATA	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	25
Glossary	26
Publications Available from the Transportation Division	32

	Page
SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	25
Glossaire	28
Publications disponibles à la Division des transports	32

Highlights

Operating Statistics

- The number of passengers carried on all of the services offered by Canadian carriers rose 3% between the fourth quarters of 1988 and 1989. A 5% decline in Level I carriage was offset by an increase of a half million passengers on all other Canadian carriers. Canadian airlines experienced a 9% increase in charter enplanements during the fourth quarter of 1989. A 41% growth in the number of charter passengers on smaller (non Level I) carriers compensated for a 25% decline on the major airlines. Non Level I carriers also accounted for the 1% increase in passengers using scheduled services.
- The passenger load factors on scheduled operations for all three major Canadian air carriers increased during the fourth quarter of 1989. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair reported increases of 3, less than 1 and 11 percentage points respectively, compared to the fourth quarter of 1988.
- Between the fourth quarters of 1988 and 1989, there were increases in average stage length of international, transborder and domestic charter flights. The average stage length of international charter flights rose marginally, from the fourth quarter of 1988. Increased travel to destinations in the southern United States caused the average stage length of transborder charters to rise 9% over the same period. During 1989, the number of firms carrying more than a 100,000 passengers on domestic charters doubled, filling the void left by Wardair's departure from the market. Equipped with large jets, these firms offered more long-haul flights, increasing the average stage length of fourth quarter domestic charters from over 400 in 1988 to over 700 kilometres in 1989.

Financial Data

- Canadian Airlines International Ltd. and Wardair's 1989 fourth quarter yields (passenger revenue per passenger-kilometre) were higher than those reported in 1988. Between those two periods, Canadian Airline's yield rose 6%. A 8% increase pushed Wardair's yield to its' highest fourth quarter level ever, 7 cents per passenger-

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers transportés par les transporteurs aériens canadiens a augmenté de 3% entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989. Une baisse de 5% du nombre de passagers transportés par les transporteurs de niveau I a été compensée par une augmentation d'un demi million de passagers transportés par les transporteurs canadiens des autres niveaux. Les lignes aériennes du Canada ont connu une augmentation de 9% des embarquements de passagers sur les vols d'affrètement au cours du quatrième trimestre de 1989. L'augmentation de 41% du nombre de passagers affrétés des transporteurs hors niveau I a compensé pour la baisse de 25% déclarée par les principaux transporteurs (niveau I). Les transporteurs hors niveau I ont également causé la hausse de 1% du nombre de passagers voyageant sur les vols réguliers.
- Les trois principaux transporteurs aériens canadiens ont enregistré une augmentation en termes de coefficients de remplissage de passagers sur les services réguliers au cours du quatrième trimestre de 1989. Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair ont déclaré des augmentations de 3, moins de 1 et 11 points de pourcentage respectivement, comparativement au quatrième trimestre de 1988.
- Entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989, on a observé des augmentations de la distance moyenne de voyage des vols d'affrètement internationaux, transfrontaliers et intérieurs. La distance moyenne de voyage des vols d'affrètement internationaux a augmenté marginalement par rapport au quatrième trimestre de 1988. L'augmentation des voyages dans le sud des États-Unis a fait croître la distance moyenne de voyage des services d'affrètement transfrontaliers de 9% au cours de la même période. Durant 1989, le nombre d'entreprises transportant plus de 100,000 passagers sur des vols d'affrètement intérieurs a doublé, comblant le vide laissé par le départ de Wardair du marché. Équipées de gros avions à réaction, ces entreprises ont offert plus de vols de longue distance, augmentant ainsi la distance moyenne de voyage des vols d'affrètement intérieurs de plus de 400 kilomètres au quatrième trimestre de 1988 à plus de 700 kilomètres en 1989.

Données financières

- Au cours du quatrième trimestre de 1989, les rapports recettes-passagers par passager-kilomètre pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair ont été supérieurs aux rapports déclarés en 1988. Entre ces deux périodes, le rapport recettes-passagers par passager-kilomètre de Canadien a augmenté de 6%. Une hausse de 8% a fait grimper celui de Wardair à un niveau

kilometre. Between 1988 and 1989, Air Canada's fourth quarter yield decreased 3%, falling below the level posted during the 1987 strike.

- Level I carriers' 1989 fourth quarter operating losses were twice those reported during the same period in the previous year. The increase in operating loss can be partially attributed to a relative growth in expenses. Aircraft operations and depreciation expense were the two primary contributors to a 6% rise in operating costs. Level I carriers' operating revenue only rose 1% in the fourth quarter of 1989 because of a \$32 million decline in revenues from charter services which partially offset a \$50 million increase in scheduled and incidental revenues.
- Wardair's 49% reduction in losses was the only improvement in operating income (loss) among Canadian Level I carriers. Air Canada reported a fourth quarter loss of \$39 million in 1989, compared with income of over \$35 million in the final quarter of 1988. Canadian's losses more than doubled between the same two periods. Of Canada's three Level I carriers, only Air Canada reported an increase in operating expenses. Canada's largest airline reported a 133% rise in its' depreciation expense and 24% increase in the cost of aircraft operations. Expenses fell 27% and nearly 1% for Wardair and Canadian respectively. Since PWA's purchase of Wardair, the airline's schedule and fleet were reduced. Fleet reductions allowed Wardair to cut its' depreciation and maintenance costs by 64% and 72% respectively. Streamlining and combining services with Canadian helped reduce general services and administration expense by 35% for Wardair and by 4% for Canadian between the fourth quarters of 1988 and 1989.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the fourth quarter 1989 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 8% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 14%. For the international markets, the economy fare index rose by 7%, while the discount fare index increased by less than 1%.
- During the fourth quarter of 1989, 58% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from about 62% in 1988. For the international markets, over two out of every three (69%) scheduled passengers flew on discount fares.

sans précédent pour le quatrième trimestre, soit 7 cents par passager-kilomètre. Entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989, le rapport recettes-passagers par passager-kilomètre d'Air Canada a diminué de 3%, atteignant ainsi un niveau inférieur à celui établi durant la grève de 1987.

- Les pertes d'exploitation des transporteurs aériens de niveau I ont doublé au cours du quatrième trimestre de 1989, par rapport aux pertes déclarées pour la même période de l'année précédente. L'augmentation des pertes d'exploitation peut être en partie attribuable à une croissance relative des dépenses. Les dépenses d'exploitation des aéronefs et de dépréciation ont été les deux principales dépenses à contribuer à la hausse de 6% des coûts d'exploitation. Les recettes d'exploitation des transporteurs de niveau I ont augmenté de seulement 1% au cours du quatrième trimestre de 1989 à cause d'un repli de \$32 millions des recettes déclarées pour les services d'affrètement qui a partiellement contre-balancé l'augmentation de \$50 millions des recettes provenant des services réguliers et des recettes accessoires liées au transport aérien.
- La baisse de 49% des pertes de Wardair a été la seule amélioration du revenu d'exploitation (perte) parmi les transporteurs aériens canadiens de niveau I. Air Canada a déclaré une perte de \$39 millions au quatrième trimestre 1989, comparativement à un revenu de plus de \$35 millions au dernier trimestre de 1988. Les pertes de Canadien ont plus que doublé entre les deux périodes. Des trois transporteurs aériens canadiens de niveau I, Air Canada fut le seul à déclarer une augmentation des dépenses d'exploitation. La principale ligne aérienne du Canada a déclaré des augmentations de 133% de sa dépense de dépréciation et de 24% du coût d'exploitation des aéronefs. Les dépenses de Wardair et de Canadien ont chuté de 27% et près de 1% respectivement. Depuis que PWA a acheté Wardair, son horaire et sa flotte ont été réduits. Les réductions de sa flotte ont permis à Wardair de couper ses dépenses de dépréciation et d'entretien de 64% et 72% respectivement. La rationalisation et la combinaison des services avec Canadien ont permis de réduire les frais généraux de services et d'administration de 35% pour Wardair et de 4% pour Canadien entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 8% au cours du quatrième trimestre de 1989, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 14%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 7%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de moins de 1%.
- Au cours du quatrième trimestre de 1989, 58% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 62% en 1988. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (69%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- Two provinces (New Brunswick and Saskatchewan) registered an increased utilization of discount fares during the fourth quarter of 1989. Quebec and Prince Edward Island with respective decreases of 7 and 5 percentage points compared to the same period in 1988, posted the largest declines.
- During the fourth quarter of 1989, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$179, up 16% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$308, an increase of approximately 1% relative to a year earlier. Domestic air fares increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year.
- Deux provinces (le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan) ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1989. Le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard avec des baisses respectives de 7 et 5 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1988.
- Au cours du quatrième trimestre de 1989, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$179, en hausse de 16% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$308, en hausse d'environ 1% par rapport à l'année précédente. Les tarifs aériens intérieurs ont fortement augmenté alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente.

Introduction

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

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

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} 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. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

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

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

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 trimestrielle 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 de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

Special Articles

An Overview of the Canadian Air Fare Indexes¹, 1983-1989

This study presents a composite picture of the quarterly trends in the price of travel on domestic routes for the period 1983-1989. Also, the domestic air fare indexes are compared to the Consumer Price Index (CPI), the Consumer Price Index - public transportation and the Consumer Price Index - air transportation.

The implementation of a new economic regulatory reform for air transportation in Canada on January 1, 1988 resulted in substantial price shifts. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition.

During the first year (1988) of deregulation in Canada, the air fares (all fares) paid by the domestic travellers increased at a moderate rate. Compared to the previous year, the "air fare index - all fares" for domestic scheduled services operated by Level 1 carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) rose in each quarter, the increases ranging from 1.8% for the third quarter to 6.1% for the fourth quarter. The most notable source of price increases was the economy fares², which jumped sharply in each quarter (approximately 10.0%). These rises were slightly offset by the discount fares as they eased in three of the four quarters.

The principal factor explaining the increased price discounting in Canada, in 1988 over 1987, was attributed to the intense competition between the three major carriers for market shares. Canadian Airlines International Ltd. 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 order to acquire a larger market share of passenger traffic.

In 1989, the "air fare index - all fares" continued to creep upwards. During the fourth quarter of 1989, for example, the index reached 144.8, which represents an increase of 11.0% compared to the fourth quarter of 1988. In 1989, the discount fares experienced greater increases than the economy fares.

¹ The air fare indexes are derived from the Fare Basis Survey. For the methodology for these indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

² Includes business class fares.

Études spéciales

Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens¹, 1983-1989

L'exposé qui suit présente un tableau d'ensemble des tendances trimestrielles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures pour la période 1983-1989. Également, les indices des tarifs aériens intérieurs sont comparés à l'indice des prix à la consommation (IPC), l'indice des prix à la consommation - transport public et l'indice des prix à la consommation - transport aérien.

La mise en oeuvre d'une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien au Canada le 1er janvier 1988 a résulté en des changements de prix substantiels. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services.

Au cours de la première année (1988) de la déréglementation au Canada, les tarifs aériens (tous les tarifs) payés par les voyageurs intérieurs ont augmenté à un taux modéré. Par rapport à l'année précédente, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau 1 (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Lée et Wardair) a augmenté à chaque trimestre, les progressions variant entre 1.8% pour le troisième trimestre à 6.1% pour le quatrième trimestre. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement à chaque trimestre (environ 10.0%). Les tarifs réduits devaient légèrement compenser ces hausses, puisqu'ils ont reculé dans trois des quatre trimestres.

Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs au Canada, en 1988 par rapport à 1987, peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers.

En 1989, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" a continué de se redresser. Au cours du quatrième trimestre de 1989, par exemple, l'indice a atteint 144.8, ce qui représente une hausse de 11.0% par rapport au quatrième trimestre de 1988. En 1989, les tarifs réduits ont enregistré des augmentations supérieures à celles des tarifs économiques.

¹ Les indices des tarifs aériens proviennent de l'Enquête sur la base tarifaire. Pour la méthode pour ces indices, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires.

Reduced market share competition during 1989 was partially responsible for the large increases. Furthermore, after being bought out by PWA Corporation, Wardair's price structure was realigned to match that of its' new parent. Finally, airlines were under pressure to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

The data presented in Figure 1 reveal that the impact of the economic regulatory reform on economy fares in the domestic sector is clearly evident. While in both the southern sector and the northern sector, economy fares have increased much more rapidly than discount fares, economy fares rose faster in the deregulated southern sector than in the northern sector, where services are still regulated.

As evidenced by this figure, on a quarter-to-quarter basis, the economy fare index for both sectors has shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare index has experienced a sluggish trend. The mixed composition of this fare type group (includes fare types such as advance purchase excursion, charter class, group, seat sales) may explain the large fluctuations.

La baisse de la concurrence concernant la part de marché explique en partie les hausses de tarifs observées en 1989. De plus, après que Wardair eut été acheté par la Société PWA, sa structure tarifaire fut réalignée pour égaler celle de son nouveau parent. Finalement, les compagnies aériennes faisaient face à une pression accrue pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Les données présentées à la figure 1 montrent que l'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique dans le secteur intérieur est nettement évident. Alors que dans le secteur du sud et le secteur du nord, les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement que les tarifs réduits, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur déréglementé du sud que dans le secteur nord, où les services sont encore réglementés.

Tel qu'il est montré dans cette figure, sur la base d'un trimestre à l'autre, l'indice des tarifs de la classe économique pour les deux secteurs a suivi un profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que l'indice des tarifs réduits a accusé une tendance hésitante. La composition mixte de ce groupe tarifaire (comprend par exemple, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif noli-prix, le tarif de groupe et le tarif de solde de places) peut expliquer les fortes variations.

Figure 1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1983-1989

Figure 1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1983-1989

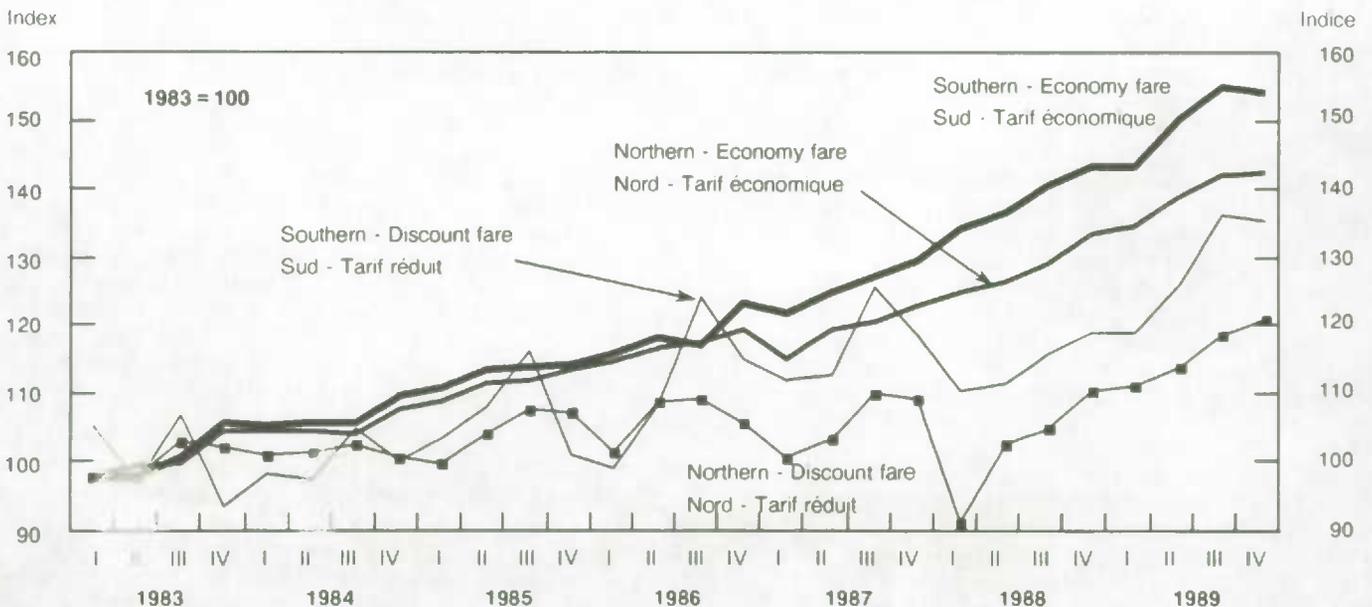


Figure 2

Comparative Price Indexes: Air Fare Index Vs Consumer Price Index, CPI - Public Transportation and CPI - Air Transportation 1983-1989

Figure 2

Indices comparatifs des prix: indice des tarifs aériens par rapport à l'indice des prix à la consommation, l'IPC - transport public et l'IPC - transport aérien, 1983-1989

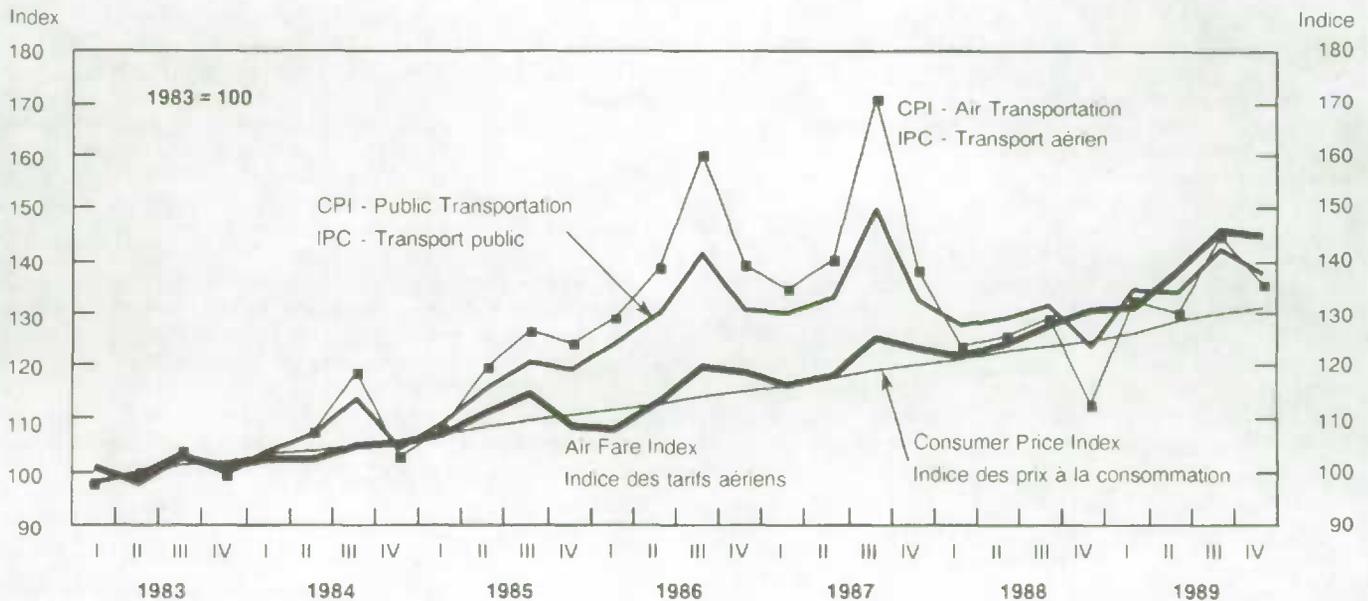


Figure 2 shows that between the fourth quarter 1983 and the fourth quarter 1989, the price of air transportation services increased at a higher rate than the general economy (44.1% versus 28.7%), as measured by the CPI. In several quarters, the "air fare index - all fares" and the CPI index coincide. During the third quarter, which is the high season in Canada, the price of air transportation is approximately 3-5% (except for 1989 when the proportion stood at 11.8%) higher than the CPI.

Figure 2 also suggests that between 1983 and 1988, the price of air transportation services, relative to the base year 1983, increased at a slower rate than the price of the overall public transportation sector. It should be noted, however, that since the second quarter of 1989, the price of air transportation services has increased at a higher rate than the Consumer Price Index - public transportation. Over the study period, the "air fare index - all fares" has risen by 44.1% as opposed to a 37.8% increase for public transportation.

It is worthwhile to note that since the beginning of the easing of the economic regulation announced in the "New Canadian Air Policy" on May 10, 1984, the public transportation index has exceeded, in general, the air fare index in each quarter. In this regard, the ratio domestic all fares - index to the Consumer Price Index - public transportation has hovered between 0.84 and 0.98, with the exception of the fourth quarter 1984 and 1988 and the last three quarters of 1989, when it stood at 1.01, 1.06, 1.03, 1.03 and 1.05 respectively.

La figure 2 montre qu'entre le quatrième trimestre de 1983 et le quatrième trimestre de 1989, le prix des services du transport aérien a augmenté plus rapidement que l'économie en général (44.1% contre 28.7%), selon l'IPC. Dans plusieurs trimestres, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" et l'IPC coïncident. Au cours du troisième trimestre, qui est la saison de pointe au Canada, le prix du transport aérien est approximativement 3-5% (à l'exception de 1989 où la proportion s'établissait à 11.8%) plus élevé que l'IPC.

La figure 2 suggère également qu'entre 1983 et 1988, le prix des services du transport aérien, relativement à l'année de base 1983, a augmenté à un rythme plus lent que le prix de l'ensemble des secteurs du transport public. Il convient de noter, cependant, que depuis le deuxième trimestre de 1989, le prix des services du transport aérien a augmenté plus rapidement que l'indice des prix à la consommation - transport public. Au cours de la période sous étude, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" a augmenté de 44.1%, comparativement à une augmentation de 37.8% pour l'indice du transport public.

Il vaut la peine de souligner que depuis que la réglementation économique a été allégée avec l'annonce le 10 mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", l'indice du transport public a dépassé, en général, l'indice des tarifs aériens à chaque trimestre. À cet égard, le rapport entre l'indice des tarifs - tous les tarifs pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation - transport public a oscillé entre 0.84 et 0.98, exception faite du quatrième trimestre 1984 et 1988 et des trois derniers trimestres de 1989, où il s'établissait à 1.01, 1.06, 1.03, 1.03 et 1.05 respectivement.

The comparison of the air fare index with the air component of the CPI, shows substantial differences between the two index series. In most of the quarters, the CPI for air transportation (since September 1984, based on excursion and seat sale fares) exceeded the "air fare index - all fares". Since 1988, the two air fare indexes are more comparable, except for the fourth quarter of 1988.

The CPI Air Fare Index is based on domestic and international routes. So, if the air fare index derived from the Fare Basis Survey also encompassed the international sector, the difference between the two air fare indexes would be even greater than the one shown on Figure 2, as the domestic index grew quicker (2.6 times faster) than the international index.

It should be pointed out that prices on the international routes are governed by bilateral and multilateral agreements which vary in the degree to which they restrict fare movements.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - Fourth Quarter, 1989

Table 1 below presents the operations of the affiliate networks of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (Canadian), and the operations of the families, which includes the major carriers, for the fourth quarter of 1989.

Table 1

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers - Fourth Quarter, 1989

	Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers	843 305	737 783	4 054 214	2 470 074
Percentage change - Variation en pourcentage	% 33.5	7.6	9.6	-6.4
Market Share - Part du marché	% 11.9	10.4	57.0	34.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 349 441	311 299	5 746 705	4 117 427
Percentage change - Variation en pourcentage	% 44.3	27.9	10.4	-6.0
Market Share - Part du marché	% 3.2	2.8	52.0	37.2
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000 88 089	80 281	672 208	461 749
Percentage change - Variation en pourcentage	% 47.8	22.8	10.0	1.3
Hours Flown - Heures de vol	43 848	53 234	130 495	115 583
Percentage change - Variation en pourcentage	% 18.3	14.4	7.1	-1.0
Passenger revenue per passenger-kilometre - Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$ 0.25	0.26	0.12	0.11

La comparaison de l'indice des tarifs aériens avec la composante du transport aérien de l'IPC, montre des différences substantielles entre les deux séries d'indices. Dans la plupart des trimestres, l'IPC pour le transport aérien (depuis septembre 1984, établi d'après les tarifs excursion et de solde de places) a dépassé "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs". Depuis 1988, les deux indices des tarifs aériens se comparent davantage, à l'exception du quatrième trimestre de 1988.

L'IPC du transport aérien est fondé sur les routes intérieures et internationales. Aussi, si l'indice des tarifs aériens provenant de l'Enquête sur la base tarifaire englobait également le secteur international, la différence entre les deux indices des tarifs aériens serait supérieure à celle montrée à la figure 2, puisque l'indice intérieur a progressé plus rapidement (2.6 fois plus rapidement) que l'indice international.

Il convient de souligner que des accords bilatéraux et multilatéraux régissent les prix sur les routes internationales. Ces accords diffèrent dans le degré auquel ils restreignent les mouvements de tarifs.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - Quatrième trimestre, 1989

Le tableau 1 ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (Canadien), ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs, pour le quatrième trimestre de 1989.

Tableau 1

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens - Quatrième trimestre, 1989

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair Corporation) and Northwest Territorial Airways. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Lignes aériennes Inter-Quebec, Ontario Express, Quebecair and Time Air. Scheduled services of Quebecair and Lignes aériennes Inter-Quebec are marketed under the name of Inter-Canadian.

During the fourth quarter of 1989, the market shares of the two families rose; they now account for 91.7% of enplanements and 89.2% of passenger-kilometres. The growth can be attributed to the Air Canada family which gained 4.4 and 4.3 percentage points in passengers and passenger-kilometres respectively. For the third consecutive quarter, Air Canada's affiliates had a larger share of the market than their Canadian counterparts. Equipped with more aircraft, Air Alliance and AirBC showed substantial output increases between the fourth quarters of 1988 and 1989. Air Alliance doubled its' fleet adding three more Dash-8s; AirBC added two more BA 46 jets.

Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada est constitué de: Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (une division de la Société Soundair) et Northwest Territorial Airways. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec, Ontario Express, Québecair et Time Air. Les services réguliers pour Québecair et les Lignes aériennes Inter-Québec sont exploités sous le nom d'Inter-Canadien.

Au cours du quatrième trimestre de 1989, les parts du marché des deux groupes ont augmenté; ils détiennent présentement 91.7% des passagers embarqués et 89.2% des passagers-kilomètres. Cette croissance peut être attribuée au groupe d'Air Canada qui a déclaré des hausses de 4.4 et 4.3 points de pourcentage en termes du nombre de passagers et de passagers-kilomètres, respectivement. Pour le troisième trimestre de suite, les affiliés d'Air Canada se sont partagés une plus grande part du marché que leurs homologues de Canadien. Équipés de plus d'aéronefs, Air Alliance et AirBC ont déclaré un rendement considérablement supérieur au quatrième trimestre de 1989, comparativement au même trimestre de 1988. Air Alliance a doublé sa flotte en y ajoutant trois DASH-8; AirBC a ajouté deux avions à réaction BA46 de plus.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

**Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,
October-December 1989**

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

**Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Octobre-décembre 1989**

	Total			Air Canada		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$ 0.100	0.102	2.0	0.111	0.108	-2.7
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$ 0.385	0.365	-5.2	0.399	0.376	-5.8
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$ 0.796	0.808	1.5	0.870	0.847	-2.6
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 32 475	32 562	0.3	30 339	31 424	3.6
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 97.67	93.31	...	105.54	94.79	...
	Canadian			Wardair		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
			%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$ 0.094	0.100	6.4	0.067	0.072	7.5
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$ 0.379	0.365	-3.7	0.289	0.258	-10.7
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$ 0.793	0.821	3.5	0.555	0.563	1.4
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 32 982	32 306	-2.0	47 146	48 041	1.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 93.85	94.12	...	79.10	79.99	...

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
October-December 1989

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
Octobre-décembre 1989

		1988	1989	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 023.5	26 355.2	1.3
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 326	12 547	1.8
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	413 724	448 940	8.5
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	15 898.1	17 034.2	7.1
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	106.2	..(3)	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	76.3	83.4	9.3
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	575.5	..(3)	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 008.6	1 003.1	-0.5
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	155.2	179.2	15.5
- International travel - Voyages internationaux	\$	304.0	308.4	1.4
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble		124.6	131.0	5.1
- Transportation - Transports		119.7	127.7	6.7
- Public transportation - Transport public		123.2	137.6	11.7
Travel price index - Indice des prix des voyages	1983 = 100	123.1	131.6	6.9
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		130.5	144.8	11.0
- International travel - Voyages internationaux		110.6	112.8	2.0
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
- All industries - Toutes les industries		127.7	131.6	3.1
- Transport industry - Industrie du transport		132.2	131.8	-0.3
- Air transportation - Transport aérien		153.1	151.4	-1.1
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	%	17.6	17.5	...

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

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

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

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

³ This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, 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.

Section 2
OPERATING STATISTICS

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Table 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
October-December 1989

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, Octobre-décembre 1989

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	88	84	-4.5	264	254	-3.8
Passengers - Passagers	7 932	8 095	2.1	8 209	8 419	2.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg 150 541	155 142	3.1	160 277	169 261	5.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	13 613 971	13 933 484	2.3	13 926 714	14 535 960	4.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 361 397	1 393 348	2.3	1 392 671	1 453 596	4.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	414 102	419 066	1.2	449 824	461 458	2.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 775 499	1 812 414	2.1	1 842 496	1 915 054	3.9
Hours flown - Heures de vol	360	364	1.2	466	489	4.8
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	6 877	6 981	1.5	7 020	7 121	1.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 125 187	129 391	3.4	125 304	129 768	3.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	10 886 917	11 021 545	1.2	10 933 335	11 059 681	1.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 088 692	1 102 155	1.2	1 093 334	1 105 968	1.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	384 018	398 431	3.8	384 046	398 526	3.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 472 710	1 500 586	1.9	1 477 380	1 504 494	1.8
Hours flown - Heures de vol	284	293	3.2	300	304	1.4
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	1 056	1 114	5.5	1 189	1 299	9.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg 25 354	25 751	1.6	34 973	39 493	12.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	2 727 054	2 911 939	6.8	2 993 379	3 476 279	16.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	272 705	291 194	6.8	299 338	347 628	16.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	30 084	20 635	-31.4	65 778	62 931	-4.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	302 789	311 829	3.0	365 116	410 559	12.4
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	75	71	-4.4	109	120	9.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	2	--	-80.4	57	65	13.6
Hours flown: total - Heures de vol: total	77	72	-6.3	166	184	11.0

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, October-December 1989

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-IV,
Octobre-décembre 1989

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	5 630	-0.1	1 539	11.0	1 250	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 105 521	3.4	15 280	5.6	48 460	10.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 535 421	0.7	2 735 106	14.5	6 265 433	3.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	553 542	0.7	273 511	14.5	626 543	3.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	136 921	1.7	38 569	-6.6	285 968	4.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres	690 463	0.9	312 079	11.4	912 511	3.9
Hours flown – Heures de vol	374	2.8	52	11.2	63	12.9
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	5 397	-0.3	972	9.9	751	4.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 81 553	4.0	10 680	2.8	37 535	2.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 365 384	-0.7	1 330 807	6.0	4 363 491	2.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	536 538	-0.7	133 081	6.0	436 349	2.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	123 990	3.3	29 413	3.9	245 123	4.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres	660 529	0.1	162 494	5.6	681 472	2.7
Hours flown – Heures de vol	232	-0.6	35	11.5	37	5.8
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	232	6.0	567	13.0	499	6.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 23 967	1.5	4 600	12.7	10 925	50.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	170 037	79.3	1 404 299	23.9	1 901 943	7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	17 004	79.3	140 430	23.9	190 194	7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	12 931	-11.6	9 155	-29.5	40 845	7.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres	29 935	24.1	149 585	18.4	231 039	7.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	88	10.8	17	10.6	15	2.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	54	5.8	-	-100.0	11	79.5
Hours flown: total – Heures de vol: total	141	8.9	17	10.5	26	25.3

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1989

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1989

	Total			Air Canada		
	1988	1989	Change	1988	1989	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	5 926	5 631	-5.0	3 173	3 376	6.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 116 074	116 756	0.6	70 896	72 992	3.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	11 776 637	11 320 491	-3.9	5 304 003	5 837 352	10.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 177 664	1 132 049	-3.9	530 400	583 735	10.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	391 836	398 031	1.6	227 683	238 005	4.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 569 500	1 530 080	-2.5	758 083	821 740	8.4
Hours flown - Heures de vol	184	172	-6.6	87	90	2.8
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	5 355	5 201	-2.9	3 067	3 211	4.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 113 063	115 254	1.9	70 323	72 811	3.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	10 197 431	10 191 770	-0.1	4 961 348	5 397 264	8.8
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	16 294 315	15 794 972	-3.1	7 765 822	8 178 130	5.3
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 62.58	64.53	...	63.89	66.00	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 019 743	1 019 177	-0.1	496 135	539 726	8.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	376 220	391 156	4.0	224 721	237 059	5.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 395 963	1 410 333	1.0	720 855	776 785	7.8
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	2 410 590	2 346 537	-2.7	1 247 702	1 289 499	3.3
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 57.91	60.10	...	57.77	60.24	...
Hours flown - Heures de vol	169	161	-4.7	85	87	2.2
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	571	430	-24.6	106	165	55.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg 3 011	1 502	-50.1	573	181	-68.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	1 579 206	1 128 722	-28.5	342 655	440 088	28.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	157 921	112 872	-28.5	34 266	44 009	28.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	15 616	6 875	-56.0	2 962	946	-68.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	173 537	119 747	-31.0	37 228	44 955	20.8
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	16	11	-27.4	3	3	20.1
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown* total - Heures de vol* total	16	11	-27.4	3	3	20.1

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1989 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1989 - fin

	Canadian			Wardair		
	1988	1989	Change	1988	1989	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All services - Tous les services						
Passengers - Passagers	2 176	1 901	-12.6	576	354	-38.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg 37 989	38 734	2.0	7 189	5 030	-30.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 587 136	4 137 618	-9.8	1 885 498	1 345 522	-28.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	458 714	413 762	-9.8	188 550	134 552	-28.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	128 660	132 980	3.4	35 493	27 046	-23.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	587 374	546 742	-6.9	224 043	161 598	-27.9
Hours flown - Heures de vol	78	68	-12.7	19	15	-24.4
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	1 952	1 732	-11.2	336	258	-23.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 37 557	38 203	1.7	5 183	4 240	-18.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 137 746	3 806 128	-8.0	1 098 338	988 379	-10.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	6 477 122	5 949 468	-8.1	2 051 371	1 667 374	-18.7
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 63.88	63.97	...	53.54	59.28	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	413 775	380 613	-8.0	109 834	98 838	-10.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	127 720	131 838	3.2	23 780	22 259	-6.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	541 494	512 451	-5.4	133 613	121 097	-9.4
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	914 649	870 821	-4.8	248 239	186 217	-25.0
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 59.20	58.85	...	53.82	65.03	...
Hours flown - Heures de vol	70	62	-11.2	14	12	-13.8
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	225	169	-24.7	240	96	-59.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg 432	531	22.7	2 006	790	-60.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	449 390	331 490	-26.2	787 160	357 143	-54.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	44 939	33 149	-26.2	78 716	35 714	-54.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	940	1 142	21.5	11 713	4 787	-59.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	45 879	34 291	-25.3	90 429	40 501	-55.2
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	7	5	-26.3	6	3	-50.8
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	7	5	-26.3	6	3	-50.8

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1989

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1989

	1988	1989	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Number of carriers - Nombre de transporteurs	47	50	6.4
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	4 059	3 198	-21.2
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	.	.	.
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	.	170	...
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	.	.	.
Quebec - Québec	12 029	11 365	-5.5
Ontario	3 993	2 983	-25.3
Manitoba	2 463	2 295	-6.8
Saskatchewan	1 292	1 309	1.3
Alberta	8 530	5 415	-36.5
British Columbia - Colombie-Britannique	15 011	23 022	53.4
Yukon	774	640	-17.3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	2 625	4 448	69.4
Total	50 776	54 845	8.0
International	6 078	10 880	79.0
Total	56 854	65 725	15.6

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-III, October-December 1989

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-III, Octobre-décembre 1989

	1988	1989	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 318 905	1 389 766	5.4
– Passengers – Passagers	1 160 447	1 230 845	6.1
– Goods – Marchandises	158 458	158 921	0.3
Charter services – Services d'affrètement	192 265	177 009	-7.9
– Passengers – Passagers	173 100	164 224	-5.1
– Goods – Marchandises	19 165	12 785	-33.3
Other flying services – Autres services aériens	3 032	3 780	24.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 207	1 300	7.8
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	65 798	87 986	33.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 581 207	1 659 840	5.0
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	18 943	22 482	18.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	542 278	622 201	14.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	200 947	210 705	4.9
General services and administration – Services généraux et administration	792 713	845 418	6.6
Depreciation – Dépréciation	59 344	63 237	6.6
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 614 226	1 764 043	9.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(33 019)	(104 202)	215.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	50 686	189 468	273.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 828	16 876	-26.1
Interest expenses – Intérêts versés	76 676	90 969	18.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(23 414)	(79 432)	239.3
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(26 576)	35 943	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(59 595)	(68 260)	14.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(27 927)	(27 295)	-2.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(31 668)	(40 964)	29.4

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1989**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Octobre-décembre 1989**

	Total			Air Canada		
	1988	1989	Change	1988	1989	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation %	\$ '000	\$ '000	Variation %
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	1 160 433	1 179 730	1.7	641 219	673 143	5.0
– Passengers – Passagers	1 015 462	1 036 863	2.1	551 513	584 119	5.9
– Goods – Marchandises	144 972	142 868	-1.5	89 706	89 024	-0.8
Charter services – Services d'affrètement	89 306	56 352	-36.9	18 487	22 800	23.3
– Passengers – Passagers	85 767	54 111	-36.9	17 521	22 548	28.7
– Goods – Marchandises	3 540	2 241	-36.7	966	252	-73.9
Other flying services – Autres services aériens	1 142	-	-100.0	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	38 883	70 510	81.3	9 180	25 613	179.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 289 765	1 306 593	1.3	668 886	721 556	7.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 258	15 015	-1.6	8 805	8 950	1.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	413 774	462 552	11.8	185 958	229 869	23.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	144 398	142 267	-1.5	86 806	89 320	2.9
General services and administration – Services généraux et administration	704 526	730 943	3.7	339 681	403 837	18.9
Depreciation – Dépréciation	42 596	49 528	16.3	12 541	29 270	133.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 320 552	1 400 305	6.0	633 791	761 246	20.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(30 787)	(93 713)	204.4	35 095	(39 690)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	35 942	188 516	424.5	43 438	154 803	256.4
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	21 333	15 588	-26.9	10 372	2 683	-74.1
Interest expenses – Intérêts versés	59 094	62 874	6.4	26 780	28 354	5.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(25 549)	(81 796)	220.2	(1 841)	(44)	-97.6
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(27 369)	59 434	...	25 190	129 088	412.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(58 156)	(34 279)	-41.1	60 285	89 398	48.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(30 365)	(24 385)	-19.7	19 851	31 943	60.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(27 791)	(9 894)	-64.4	40 434	57 455	42.1

Table 3.2
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1989 – Concluded

Tableau 3.2
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Octobre-décembre 1989 – fin

	Canadian			Wardair		
	1988	1989	Change	1988	1989	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation %	\$ '000	\$ '000	Variation %
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	438 637	429 579	-2.1	80 578	77 009	-4.4
– Passengers – Passagers	390 255	381 468	-2.3	73 694	71 276	-3.3
– Goods – Marchandises	48 382	48 111	-0.6	6 884	5 733	-16.7
Charter services – Services d'affrètement	27 077	19 540	-27.8	43 742	14 012	-68.0
– Passengers – Passagers	26 583	18 930	-28.8	41 662	12 633	-69.7
– Goods – Marchandises	494	610	23.6	2 080	1 379	-33.7
Other flying services – Autres services aériens	1 142	-	-100.0	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	27 153	42 670	57.1	2 550	2 227	-12.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	494 009	491 788	-0.4	126 870	93 248	-26.5
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	4 512	4 303	-4.6	1 941	1 762	-9.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	167 700	174 294	3.9	60 116	58 388	-2.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	50 123	50 894	1.5	7 469	2 054	-72.5
General services and administration – Services généraux et administration	288 160	277 852	-3.6	76 684	49 254	-35.8
Depreciation – Dépréciation	15 876	15 148	-4.6	14 180	5 110	-64.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	526 371	522 491	-0.7	160 390	116 568	-27.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(32 362)	(30 703)	-5.1	(33 520)	(23 320)	-30.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	1 226	1 364	11.2	(8 723)	32 349	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 586	10 947	27.5	2 374	1 958	-17.5
Interest expenses – Intérêts versés	13 745	13 640	-0.8	18 568	20 881	12.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 749	(49 815)	...	(25 457)	(31 937)	25.5
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(2 184)	(51 144)	...	(50 374)	(18 511)	-63.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(34 546)	(81 846)	136.9	(83 894)	(41 831)	-50.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(14 236)	(38 984)	173.8	(35 980)	(17 344)	-51.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(20 310)	(42 862)	111.0	(47 914)	(24 487)	-48.9

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Table 4.1

Tableau 4.1

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1989

Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1989

		1988	1989	Change Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	5 505	5 858	6.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	98 084	109 379	11.5
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	7 933	8 608	8.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	56 918	64 328	13.0
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	3 867	3 921	1.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	42 352	43 679	3.1
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	7 959	8 031	0.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	73 072	75 297	3.0
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	16 200	16 431	1.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	125 228	128 355	2.5
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 937	8 169	2.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	85 265	94 740	11.1
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	49 401	51 018	3.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	480 919	515 779	7.2
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	1 096 105	1 073 632	-2.1
Cost - Coût	\$ '000	250 403	284 213	13.5
Gasoline - Essence	L '000	7 980	6 248	-21.7
Cost - Coût	\$ '000	4 352	3 665	-15.8
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	218	203	-6.6
Cost - Coût	\$ '000	1 238	1 318	6.4
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	76	59	-23.4
Cost - Coût	\$ '000	167	121	-27.3

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level I, October-December 1989

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
Octobre-décembre 1989

		Total	Air Canada	Canadian	Wardair
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés					
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	3 190	1 776	1 219	195
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	83 171	45 135	32 426	5 611
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 726	3 374	2 498	854
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	55 165	28 054	21 118	5 993
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	2 186	173	2 013	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	29 302	5 852	23 449	-
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 048	3 625	2 020	403
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	60 936	38 891	19 732	2 312
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 314	8 710	5 142	462
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	117 092	81 539	34 050	1 503
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 662	5 304	2 331	27
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	91 045	66 016	24 640	389
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	40 126	22 962	15 223	1 941
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	436 711	265 486	155 416	15 808
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	880 955	482 168	309 023	89 763
Cost - Coût	\$ '000	223 667	121 562	81 487	20 618
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	78	29	42	7
Cost - Coût	\$ '000	388	167	188	33
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 144.8 in the fourth quarter of 1989, up 11.0% compared to the fourth quarter of 1988. The most notable source of price increases was in discount fares, which jumped sharply (14.0%), to average 135.0. The economy fares² rose by 7.7% during the fourth quarter of 1989 over the same period in 1988, posting their twenty-fourth consecutive increase.

For the first time in 1989, the economy fares rose faster in the southern sector (7.8%) than in the northern sector (6.7%), where services are still regulated. Also, during the fourth quarter of 1989, the discount fare levels were higher than the 1988 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they rose by 9.7%, while they jumped by 14.1% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 2.0% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 7.2%, while the discount fare index slightly increased by 0.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the fourth quarter of 1989, 58.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represents a decrease of 3.6 percentage points compared to the same quarter a year earlier, but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 63.7%, down from 66.6% in 1988.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded a decreased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1989. In the southern sector, 58.6% of passenger traffic (representing 64.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1988, the corresponding figures were 62.2% for passengers and 67.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 43.4% of the traffic during the fourth quarter of 1989, down from 46.1% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 2.0 percentage points (48.1% to 46.1%) during this period.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 144.8 au cours du quatrième trimestre de 1989, en hausse de 11.0% par rapport au quatrième trimestre de 1988. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (14.0%), pour s'établir à 135.0. Les tarifs économiques² se sont accrus de 7.7% au cours du quatrième trimestre de 1989 par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur vingt-quatrième augmentation consécutive.

Pour la première fois en 1989, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (7.8%) que dans le secteur nord (6.7%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du quatrième trimestre de 1989, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1988 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 9.7% alors qu'ils se sont accrus de 14.1% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisés a augmenté de 2.0% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 7.2%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement augmenté de 0.3%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1989, 58.0% 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 un recul de 3.6 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 66.6% en 1988 à 63.7% en 1989.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation réduite des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1989. Dans le secteur sud, 58.6% du trafic de passagers (représentant 64.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 62.2% et 67.1% respectivement au cours du quatrième trimestre de 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.4% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1989, une diminution par rapport à 46.1% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 2.0 points de pourcentage (de 48.1% à 46.1%) au cours de cette période.

¹ For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

² Includes business class fares.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

² Comprend la classe affaires

Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, October-December 1989**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
(1983 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1988 IV	130.5	142.4	118.4
	1989 I	130.8	142.3	118.5
	II	137.8	149.6	125.3
	III	145.5	154.0	135.7
	IV	144.8	153.4	135.0
Southern services - Services secteur sud	1988 IV	130.8	143.0	118.7
	1989 I	131.0	142.9	118.7
	II	138.2	150.3	125.6
	III	146.0	154.8	136.2
	IV	145.4	154.1	135.4
Northern services - Services secteur nord	1988 IV	124.8	133.4	110.1
	1989 I	125.4	134.5	110.7
	II	129.1	138.8	113.6
	III	133.1	142.1	118.5
	IV	134.0	142.3	120.8
International	1988 IV	110.6	121.1	107.7
	1989 I	111.7	122.9	108.3
	II	116.0	126.2	113.5
	III	123.0	127.9	123.0
	IV	112.8	129.8	108.0

Tableau 5.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I
- Services réguliers, Octobre-décembre 1989**

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Domestic and
International Sectors, by Fare Type Group
(Not Seasonally Adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur
et international, selon le groupe tarifaire
(non désaisonnalisés)**

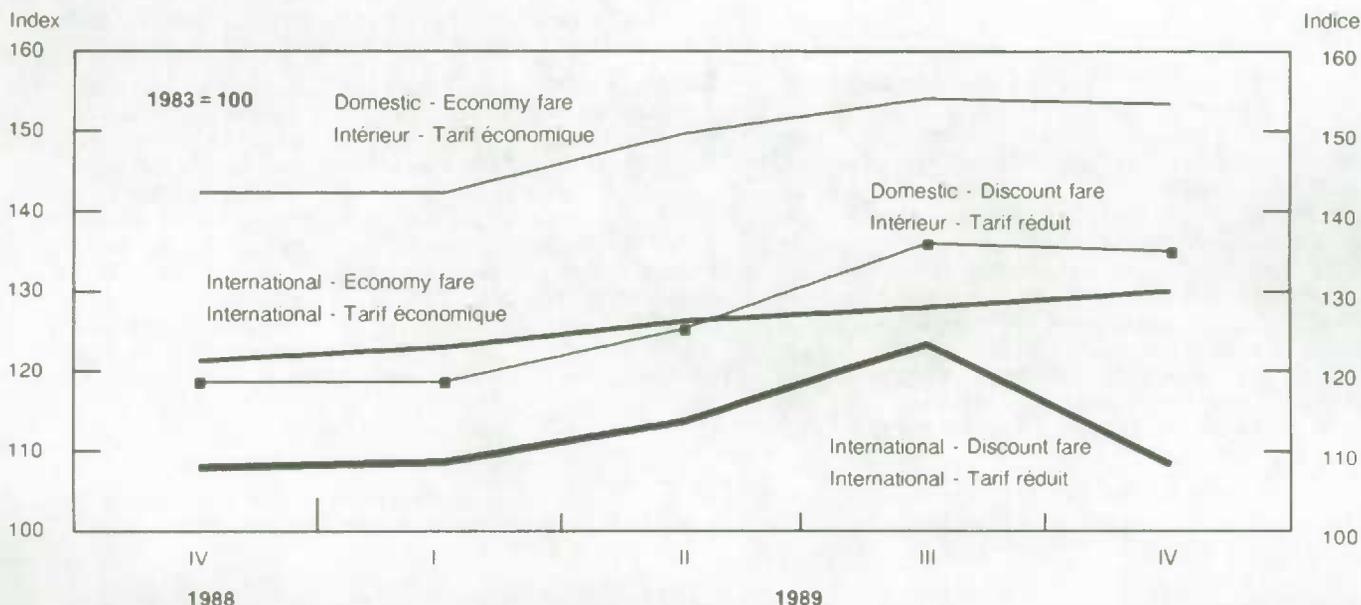


Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Octobre-décembre 1989

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	%									
Domestic - Intérieur	0.3	0.4	5.6*	7.9	29.9*	30.8	61.6	58.0	2.6	2.9
Southern services - Services secteur sud	0.3	0.4	5.8*	8.2	29.0*	29.8	62.2	58.6	2.7	3.0
Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.2*	2.3*	5.6	38.9*	41.0	56.0	50.2	2.7	3.0
Long-Haul - Long-courrier	0.5*	0.5	8.8*	10.2	20.5*	21.1	67.6	65.1	2.7	3.1
Northern services - Services secteur nord	-	-	0.2*	0.3*	52.9	55.6	46.1*	43.4	0.7*	0.6
International	1.1	0.9	5.7	7.1	20.3	17.6	66.7	68.7	6.1	5.7

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Octobre-décembre 1989

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	%									
Domestic - Intérieur	0.6	0.6	9.0*	10.9	21.2*	21.7	66.6	63.7	2.7	3.1
Southern services - Services secteur sud	0.6	0.6	9.3*	11.2	20.4*	20.8	67.1	64.3	2.7	3.1
Short-Haul - Court- courrier	0.1	0.2*	2.4*	5.7	37.1*	39.2	57.6	51.9	2.7	3.0
Long-Haul - Long-courrier	0.7*	0.7	10.7*	12.3	16.9	17.3	69.0	66.6	2.7	3.2
Northern services - Services secteur nord	-	-	0.2*	0.4*	50.9	52.8	48.1	46.1	0.8*	0.7
International	1.4	1.2	7.5	8.4	9.5	8.6	76.3	76.0	5.3	5.8

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

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1989

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	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	"	"	5.4*	9.1	34.4*	35.6	58.4	53.1	1.7*	2.0*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	"	"	30.0*	36.3*	66.5	60.8	"	1.7*
Nova Scotia – Nouvelle- Écosse	"	0.3*	8.4*	9.5	27.5*	25.7	61.9	61.2	2.1	3.2
New Brunswick – Nouveau- Brunswick	-	-	"	0.4*	34.1*	29.6	63.3	66.6	2.3*	3.4
Quebec – Québec	0.2	0.3	3.8	8.3	34.9	36.9	57.4	50.5	3.6	4.0
Ontario	0.4	0.5	6.2*	9.5	29.0*	29.4	61.6	57.1	2.9	3.5
Manitoba	0.1*	0.1*	5.2*	6.9	30.6*	33.6	61.9	56.5	2.3	2.8
Saskatchewan	"	"	3.2*	4.4*	30.6*	30.4	63.3	63.4	2.9	1.8
Alberta	0.3	0.4	5.8*	6.7	33.6*	35.0	58.3	56.1	2.0	2.0
British Columbia ¹ – Colombie- Britannique ¹	0.4*	0.4*	5.7*	6.5	24.4*	26.0	67.4	64.9	2.2	2.3
Yukon & Northwest Territo- ries – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.4	5.6*	7.9	29.9*	30.8	61.6	58.0	2.6	2.9

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 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1989, on long-haul services, discount carriage represented 65.1% of passenger volume and 66.6% of passenger-kilometres; this compares with 50.2% and 51.9% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

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). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 65.1% du volume de passagers et 66.6% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 50.2% et 51.9%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Octobre-décembre 1989

City of enplanement Ville d'embarquement	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire											
	Passagers		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre			
	1988	1989	Change Variation		1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	No. - Nbre ('000)		%											
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)														
Calgary	210	198	-6.0	0.1*	-	2.7*	3.7	41.6*	43.9	53.5*	50.5	2.1	1.8*	
Edmonton ¹	79	75	-5.0	-	-	0.2*	0.4*	68.0	70.3	31.0*	28.6	0.7*	0.7	
Halifax	8	2	-77.4	-	-	-	-	35.8*	-	61.9*	63.2*	-	-	
Montréal ²	284	256	-9.8	0.2*	0.4	2.6	8.3	37.7	39.7	55.9	47.1	3.7	4.4	
Ottawa	171	165	-3.1	0.3	0.4*	4.3*	7.6	41.2	40.7	51.8	47.8	2.4*	3.5	
Regina	31	31	-1.8	-	-	-	2.7*	43.8*	43.8	52.1*	51.7	2.8*	1.8*	
Saskatoon	29	27	-6.8	-	-	-	1.4*	42.6*	47.3	54.5	49.4	2.3*	2.0*	
Toronto	450	425	-5.6	0.2*	0.3*	2.4	8.3	40.2	41.3	54.0	46.2	3.3	3.9	
Vancouver	176	160	-9.3	0.1*	-	3.3*	3.9	26.1*	28.5	68.7	65.7	1.8	1.8*	
Winnipeg	39	37	-4.0	-	-	0.8*	2.0*	49.6*	55.6	48.2*	41.3	1.3*	1.1*	
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	147	147	0.4	0.9*	0.9*	12.1*	14.2*	15.5*	16.7	69.0	66.0	2.5	2.3	
Edmonton ¹	183	180	-1.5	0.3*	0.4*	6.8*	6.7*	23.3	24.5	67.4	65.9	2.2	2.5	
Halifax	161	155	-3.6	-	0.3*	9.0*	9.6	27.0*	25.6	61.7	61.2	2.1	3.2	
Montréal ²	100	93	-7.1	0.3	0.2*	9.2*	11.0	25.5	25.6	61.9	60.1	3.2	3.0	
Ottawa	81	85	5.4	-	-	10.0*	11.5	27.6*	26.1	60.0	58.0	2.2	4.1*	
Regina	38	40	5.3	-	-	5.8*	6.4*	20.3	18.4*	70.6	73.5	3.3	1.7*	
Saskatoon	35	36	1.8	-	-	4.1*	5.7*	20.2*	19.6	72.6	72.9	3.0	1.7*	
Toronto	610	618	1.3	0.6*	0.7	9.9*	11.7	16.5	16.5	70.2	67.9	2.7	3.3	
Vancouver	323	321	-0.8	0.8*	0.7*	9.6*	10.5	17.9	20.2	68.7	65.6	3.0*	3.1	
Winnipeg	190	182	-4.1	-	-	6.5*	8.5	24.4*	26.7	66.4	61.5	2.7	3.2	

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'.

Although Tables 5.2 and 5.3 clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 1987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors. The larger proportion of discount fares in Canada during the fourth quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

- intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;

Bien que les tableaux 5.2 et 5.3 montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 qu'en 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé le niveau de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud. La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada au cours du quatrième trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989 peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1989

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 1989

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	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	“	...	197.6	8.6	128.4	7.3	91.7	10.4	78.2	-4.7
Edmonton ¹	-	...	88.3	-22.5	95.4	2.6	68.9	14.5	60.7*	7.4
Halifax	-	-	“	...	“	...	52.5	-14.2	“	...
Montréal ²	183.8	-7.6	175.3	7.2	151.2	6.2	94.6	10.4	71.4	-2.0
Ottawa	170.2	5.4	150.3	6.1	128.0	3.3	82.8	14.2	77.8	20.0
Regina	“	...	181.2	...	163.5	9.9	88.6	2.4	89.4*	-22.9
Saskatoon	-	-	174.5	...	164.0	6.7	83.8	3.4	80.6*	-6.8
Toronto	176.1	-8.7	168.0	9.7	145.2	5.6	92.5	10.6	75.0	-5.1
Vancouver	“	...	198.1	6.3	166.6	8.7	99.0	8.4	77.8	-6.1
Winnipeg	“	...	181.0	3.8	177.4	9.6	87.0	3.3	100.6	7.8
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	560.6	3.3	476.2	8.1	350.1	8.6	189.5	23.8	204.4	-2.5
Edmonton ¹	552.3	7.9	440.2	15.9	268.2	7.5	159.4	17.6	194.0	21.3
Halifax	333.4	...	273.9	6.0	218.4	3.9	125.6	6.6	156.3	9.2
Montréal ²	630.5	10.8	479.4	10.2	312.7	11.3	179.1	19.5	221.3	7.5
Ottawa	“	...	446.8	10.8	320.3	5.7	180.0	17.5	243.6	11.8
Regina	“	...	395.3	10.4	312.9	9.1	172.5	28.2	210.3	-4.7
Saskatoon	“	...	405.0	10.5	302.1	10.1	161.1	19.6	167.5*	-10.3
Toronto	588.1	-	456.9	8.5	313.2	6.7	181.3	18.8	210.2	1.9
Vancouver	655.7	3.4	556.5	11.1	321.3	4.3	194.5	15.0	223.0	-2.9
Winnipeg	“	...	332.7	10.4	284.1	8.2	142.0	15.9	173.7	20.2

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'.

- a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

- un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

International Sector

During the fourth quarter of 1989, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (68.7%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.0 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the fourth quarter of 1989, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 50.5% for Quebec to 66.6% for New Brunswick (see Table 5.4). Prince Edward Island, Nova Scotia, Saskatchewan and British Columbia and the territories were the only provinces besides New Brunswick to experience a proportion of discounted passengers above the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for New Brunswick does not mean that New Brunswick residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Saint John, for example, may in fact be Halifax or Montréal, in which case both Nova Scotia or Quebec could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1988 and 1989, two provinces witnessed gains in the utilization of discount fares. The proportion of passengers flying on discounts increased in New Brunswick (3.3 percentage points) and Saskatchewan (0.1). The largest declines were in Quebec (-6.9 percentage points) and Prince Edward Island (-5.4 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities³ seems to be a smaller proportion of passengers travelling on discount fares in the fourth quarter of 1989 than in the same quarter in 1988. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the fourth quarter of 1989 decreased in nine of the top ten Canadian cities. The declines ranged from -0.4 percentage point in Regina to -8.8 percentage points in Montréal. The proportion rose from 61.9% to 63.2% in Halifax during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Regina and Saskatoon, posted declines; these ranged from -0.5 percentage point in Halifax to -4.9 percentage points in Winnipeg.

³ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1989.

Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1989, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (68.7%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 2.0 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1989, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 50.5% au Québec et 66.6% au Nouveau-Brunswick (voir tableau 5.4). L'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec le Nouveau-Brunswick, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était supérieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit au Nouveau-Brunswick, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Saint John, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1988 et 1989, deux provinces ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits. La proportion des passagers profitant de ces tarifs s'est accrue au Nouveau-Brunswick (3.3 points de pourcentage) et en Saskatchewan (0.1). Les baisses les plus fortes s'observent au Québec (-6.9 points de pourcentage) et à l'Île-du-Prince-Édouard (-5.4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du quatrième trimestre de 1989 qu'au cours de la même période en 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1989 a diminué dans neuf des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -0.4 point de pourcentage à Regina et -8.8 points de pourcentage à Montréal. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 61.9% à 63.2% à Halifax. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Regina et Saskatoon, ont enregistré une baisse, comprise entre -0.5 point de pourcentage à Halifax et -4.9 points de pourcentage à Winnipeg.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1989.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Regina (73.5%) ranked first, followed by Saskatoon (72.9%) and Toronto (67.9%). For business class fares, the leading cities were Calgary (14.2%), Toronto (11.7%) and Ottawa (11.5%).

Average Fares

During the fourth quarter of 1989, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. Some of the major factors explaining the price increases are:

- 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 and when PWA Corporation took over Wardair.
- the realignment of Wardair's lower price structure with Canadian Airlines International Ltd. resulted in increases in economy and business class fares.
- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

According to the fare basis data, during the fourth quarter of 1989, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$179, up 15.5% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$308, an increase of 1.4% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$216; the lowest in Ottawa, where it averaged \$155. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$190) and Winnipeg (\$188). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 7.5% in Halifax to 17.1% in Calgary.

During the fourth quarter of 1989, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Edmonton where the business class fares declined on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Halifax where it decreased by 14.2% for short-haul trips. Regina (28.2%) and Calgary (23.8%) 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 \$177 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$350 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Regina (73.5%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (72.9%) et Toronto (67.9%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (14.2%), Toronto (11.7%) et Ottawa (11.5%).

Tarifs moyens

Au cours du quatrième trimestre de 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente. Certains des principaux facteurs expliquant les augmentations de prix sont:

- les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair.
- le réaligement de la structure tarifaire de Wardair avec celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée a occasionné des hausses de tarifs des classes économique et affaires.
- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du quatrième trimestre de 1989, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$179, en hausse de 15.5% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$308, en hausse de 1.4% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$216 à Vancouver et \$155 à Ottawa. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$190) et Winnipeg (\$188). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 7.5% à Halifax et 17.1% à Calgary.

Au cours du quatrième trimestre de 1989, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes, à l'exception d'Edmonton, où les tarifs de la classe affaires ont diminué sur les liaisons de courte distance, (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers, à l'exception d'Halifax où le tarif réduit moyen a diminué de 14.2% pour les services court-courriers. Regina (28.2%) et Calgary (23.8%) 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 \$177 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$350 pour les voyages long-courriers.

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 **Air Carrier Operations in Canada** 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

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.

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

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 **Opérations des transporteurs aériens au Canada** 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 formulaires 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 formulaires remplis doivent être retournés 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

explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

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 keyed 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**.

aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données 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) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) 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".
- (vi) 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.
- (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) 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".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

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

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).

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.

Enquête sur la base tarifaire

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

Coverage/Survey Universe

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

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.

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

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

performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

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

Data Quality and Limitations

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

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

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

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.

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).

économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

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

Qualité des données et restrictions

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

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

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

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.

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).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1988 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1988 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1988 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1989 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1988 data:

	1988	1989	% Change Variation en %	
Level I	3	3	-	Niveau I
Level II	19	19	-	Niveau II
Level III	68	62	-8.8	Niveau III
Level IV	174	170	-2.4	Niveau IV
Total	264	254	-3.8	Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1989, are as follows: Level III - 2, Level IV - 12.
- d) 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.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1988 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1988 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1988.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1989 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1988 sont également présentées.

- c) Pour le quatrième trimestre de 1989, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 12.
- d) 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.

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 unit toll 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.

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.

Unit toll 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.

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.

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 à taxe unitaire, 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 à taxe unitaire. 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 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 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 à horaire fixe. 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.

Autres termes

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

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

Publications Available from the Transportation Division

Publications disponibles à la Division des transports

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. Etats- Unis \$	Other Autres	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix 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. – Annual 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 télécopieur 1-613-951-1584.

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then **Canadian Social Trends** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, **Canadian Social Trends** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, **Canadian Social Trends** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, **Canadian Social Trends** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

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

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, **Tendances sociales canadiennes** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, **Tendances sociales canadiennes** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



ORDER FORM		Client Reference Number _____			
Mail to: Fax (613) 951-1584 Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6		METHOD OF PAYMENT <input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ <input type="checkbox"/> Charge to my: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account Number _____ Expiry Date _____ <input type="checkbox"/> Bill me later (Max. \$500) Signature _____			
(Please print) Company _____ Department _____ Attention _____ Title _____ Address _____ City _____ Province _____ Country _____ Postal Code _____ Tel. _____					
Catalogue No.	Title	Issue	Quantity	Price	Total
Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian Clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$, drawn on a US bank.				PF 03077	
For faster service		1-800-267-6677		MasterCard and Visa accounts <small>Français au verso</small>	

BON DE COMMANDE		Numéro de référence du client _____			
Postez à: Télécopieur: (613) 951-1584 Vente des publications Statistique Canada Ottawa (Ontario), K1A 0T6		MODE DE PAIEMENT <input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____ <input type="checkbox"/> Paiement inclus \$ _____ <input type="checkbox"/> Portez à mon compte: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistique Canada N° de compte _____ Date d'expiration _____ <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard (max. 500 \$) Signature _____			
(Caractères d'imprimerie s.v.p.) Organisme _____ Service _____ a/s de _____ Fonction _____ Adresse _____ Ville _____ Province _____ Pays _____ Code postal _____ Tél. _____					
N° au catalogue	Titre	Édition	Quantité	Prix	Total
Le cheque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.				PF 03077	
Pour un service plus rapide, composez		1-800-267-6677		Comptes MasterCard et Visa <small>English on reverse</small>	

BON DE COMMANDE

Postez à:
 Vente des publications
 Statistique Canada
 Ottawa (Ontario), K1A 0T6

Télécopieur: (613) 951-1584

(Caractères d'imprimerie s.v.p.)

Organisme _____

Service _____

a/s de _____

Fonction _____

Adresse _____

Ville _____

Province _____

Pays _____

Code postal _____

Tél. _____

Statistics Canada Library
 Bibliothèque Statistique Canada



3 1010060569

Paiement inclus

Portez à mon compte:

MASTERCARD

VISA

Statistique Canada

N° de compte _____

Date d'expiration _____

Facturez-moi plus tard (max. 500 \$)

Signature _____

N° au catalogue	Titre	Édition	Quantité	Prix	Total

*Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications.
 Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.*

PF
03077

Pour un service plus rapide, composez

1-800-267-6677

Comptes MasterCard et Visa

English on reverse

ORDER FORM

Mail to:
 Publication Sales
 Statistics Canada
 Ottawa, Ontario, K1A 0T6

Fax (613) 951-1584

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Title _____

Address _____

City _____

Province _____

Country _____

Postal Code _____

Tel. _____

Client Reference Number _____

METHOD OF PAYMENT

Purchase Order Number (please enclose)

Payment enclosed

Charge to my:

MASTERCARD

VISA

Statistics Canada

Account Number _____

Expiry Date _____

Bill me later (Max. \$500)

Signature _____

Catalogue No.	Titre	Issue	Quantity	Price	Total

*Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications.
 Canadian clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$, drawn on a US bank.*

PF
03077

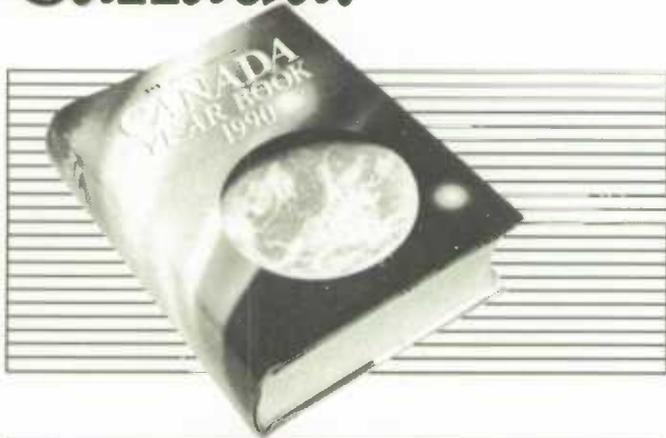
For faster service

1-800-267-6677

MasterCard and Visa accounts

Français au verso

Questions About Canada?



FIND YOUR ANSWERS IN THE CANADA YEAR BOOK 1990

Trusted by business people, librarians, educators and journalists for more than 120 years, the **Canada Year Book** is THE reference source to consult on Canada.

The **Canada Year Book 1990** covers a wide range of topics... from education to communications, public finance to international trade, and more.

Over 850 pages of text accompanied by 500 tables, 75 charts and computer generated maps, depict key social and economic developments in Canada.

Your one stop encyclopedia for all the latest facts and figures about Canada

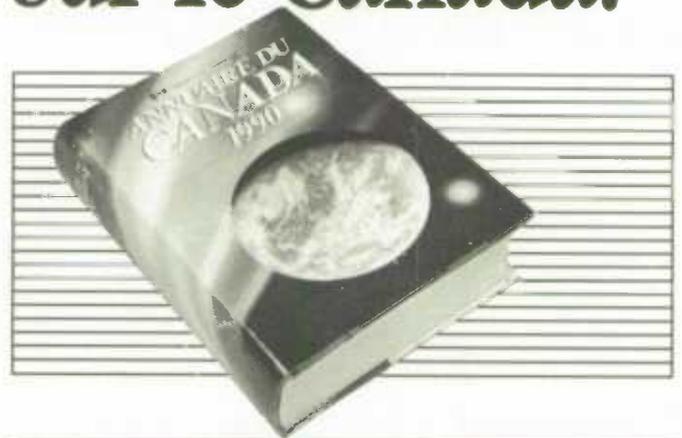
and Canadians, the **Canada Year Book 1990** is your ready reference source.

The **Canada Year Book 1990** (Cat. no. 11-402E) is priced at \$49.95 plus \$5.05 postage and handling in Canada and US \$49.95 plus US \$20.05 postage and handling outside Canada.

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 service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Vous avez des questions sur le Canada?



L'ANNUAIRE DU CANADA 1990 VOUS DONNE LES RÉPONSES

Depuis plus de 120 ans, gens d'affaires, bibliothécaires, enseignants et journalistes font confiance à l'**Annuaire du Canada**. De fait, c'est LA source pour toute information que l'on veut obtenir sur le pays.

L'**Annuaire du Canada 1990**, c'est quelque 850 pages de texte comprenant 500 tableaux statistiques, 75 graphiques et des cartes produites par ordinateur.

On y traite d'un grand nombre de sujets allant de l'éducation aux communications en passant par les finances publiques et le commerce international.

Cette encyclopédie unique renferme les derniers faits et chiffres sur le Canada et les Canadiens. Ayez-le à portée de la main pour obtenir tous les renseignements utiles sur la société et l'économie canadiennes!

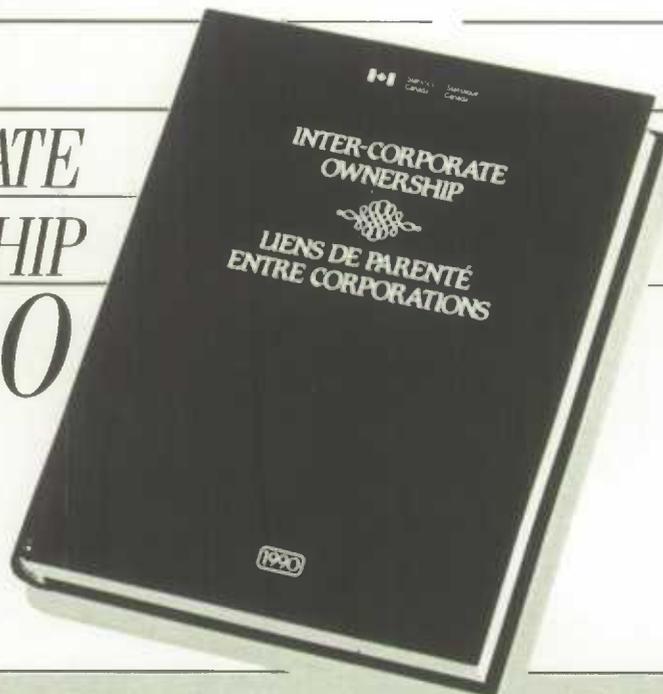
L'**Annuaire du Canada 1990** (11-402F au catalogue) se vend 49,95 \$ plus 5,05 \$ de frais de port et de manutention au Canada et 49,95 \$ US plus 20,05 \$ US de frais de port et de manutention à l'étranger.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.

INTER- CORPORATE OWNERSHIP 1990

*Will Answer
Your Questions
About Canada's
Corporate
Pyramids*



LIENS DE PARENTÉ ENTRE CORPORATIONS 1990

*La publication qui
répondra à toutes
vos questions sur
les pyramides de
sociétés au Canada*

Inter-Corporate Ownership 1990

is the most comprehensive and authoritative source of information available on Canadian corporate ownership.

Inter-Corporate Ownership lists over 65,000 corporations providing the names of all holding and held companies, ownership percentages and the position of each within the overall corporate hierarchy.

Inter-Corporate Ownership is an indispensable reference source for researching:

- Business-to-business marketing: who owns your corporate clients?
- Purchases: who owns your suppliers?
- Investments: what else does a company own or control?
- Corporate competition: what do your competitors own and control?
- Industrial development: in which province and industry is a corporation active?

Inter-Corporate Ownership 1990 (Cat. no. 61-517) is available for \$325 in Canada and US\$390 in other countries. To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you. For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free to 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Liens de parenté entre corporations 1990 est la source de renseignements la plus fiable et la plus exhaustive que l'on puisse consulter sur les liens de parenté entre sociétés canadiennes.

Vous y trouverez une liste de plus de 65 000 sociétés faisant état du nom de toutes les sociétés actionnaires ou détenues, du degré de parenté exprimé en pourcentage et de la position de chacune au sein de la hiérarchie globale des entreprises.

Elle constitue une source de référence indispensable dans les domaines suivants :

- Commercialisation entre sociétés : qui sont les propriétaires de vos sociétés clientes ?
- Achats : qui sont les propriétaires de vos fournisseurs ?
- Investissements : quelles sociétés l'entreprise en cause possède-t-elle ou contrôle-t-elle ?
- Concurrence entre sociétés : quelles entreprises vos concurrents possèdent-ils ou contrôlent-ils ?
- Expansion industrielle : dans quelle province et dans quel secteur d'activité une société oeuvre-t-elle ?

Liens de parenté entre corporations 1990

(n° 61-517 au catalogue) se vend 325 \$ au Canada et 390 \$ US à l'étranger. Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, ou encore, communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication). Pour un service plus rapide, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584. Ou composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et utilisez votre VISA ou MasterCard.