

Catalogue 51-002 Quarterly



Air Carrier Operations in Canada

January - March 1990

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier - mars 1990

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA

MAR 13 1990

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 NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel 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 ordinolingué et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

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

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

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

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

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

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

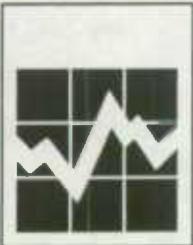
On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du bélénographe 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

January-March 1990

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1990

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

© Minister of Supply
and Services Canada 1991

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.

March 1991

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. 21 No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

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

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1991

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'emmager dans un système
de recouvrement, sans l'autorisation écrite
préalable du ministre des Approvisionnements
et Services Canada.

Mars 1991

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. 21 n° 1

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, B. Snider is the Statistician, 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 Pietro 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, B. Snider est le statisticien 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 Pietro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

	Page		Page
Highlights	v	Faits saillants	v
Introduction	vii	Introduction	vii
Special Articles	viii	Études spéciales	viii
SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW			
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2 OPERATING STATISTICS			
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3 FINANCIAL DATA			
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA			
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table des matières

Table of Contents – Concluded

	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

Table des matières – fin

	Page
SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES	
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

- Canadian Airlines International Ltd's purchase of Wardair contributed to the rise in the average trip length and available seat-kilometres on Canada's second largest carrier. The additional routes acquired through the purchase of Wardair contributed to a 15% increase in the average trip length. A 28% rise in available seat-kilometres on Canadian Airlines International Ltd. resulted in part from the acquisition of Wardair's fleet of A310s and B747s.
- For the second consecutive quarter, the average trip length on Air Canada's charter flights decreased. The combination of a 25% rise in passenger-kilometres and a 48% increase in carriage led to the 17% decline in average trip length.
- Wardair's amalgamation into Canadian Airlines International Ltd. contributed to a 7% decrease in total carriage by Canada's Level I airlines between the first quarters of 1989 and 1990. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd's 4% enplanement increases were down from 1989 when Wardair was included as a level I carrier. If Wardair is not included with Canadian Airlines International Ltd. data in 1989, then the percentage increase in the number of enplaned passengers of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. is higher in the first quarter of 1990 than in 1989.
- For the third consecutive year, Canadian air carriers reported an increase in first quarter scheduled transborder activity. The number of passengers on scheduled flights rose 18% from the first quarter of 1989. Over the same period, the number of passenger-kilometres reported by Canada's Level I-III carriers rose 31%.

Financial Data

- Air Canada's operating losses in the first quarter of 1990 were \$40 million, up 110% from the same quarter in the previous year. Canadian Airlines International Ltd.'s operating losses rose 22% to \$56 million. The 18% increase in operating revenues of Canadian Airlines International Ltd. doubled Air Canada's 9% increase. Air Canada's largest increases in revenues came from charter

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- L'acquisition de Wardair par les Lignes aériennes Canadien International Ltée a contribué à la hausse de la distance moyenne de voyage et du nombre de sièges-kilomètres disponibles du deuxième principal transporteur canadien. Les routes supplémentaires acquises avec l'achat de Wardair ont contribué à une augmentation de 15% de la distance moyenne de voyage. L'augmentation de 28% du nombre de sièges-kilomètres disponibles des Lignes aériennes Canadien International Ltée est due en partie à l'acquisition de la flotte de A310 et de B747 de Wardair.
- Pour le deuxième trimestre de suite, la distance moyenne de voyage sur les vols d'affrètement d'Air Canada a diminué. Une hausse de 25% des passagers-kilomètres combinée à une augmentation de 48% du nombre de passagers transportés a entraîné une baisse de 17% de la distance moyenne de voyage.
- Le fusionnement de Wardair avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée a contribué à la baisse de 7% du nombre de passagers total transportés par les transporteurs canadiens de niveau I entre les premiers trimestres de 1989 et 1990. Les augmentations de 4% des embarquements d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée furent inférieures à celles de 1989 alors que Wardair faisait partie des transporteurs de niveau I. Si on retire les données de Wardair de celles des Lignes aériennes Canadien International Ltée pour 1989, l'augmentation en pourcentage du nombre de passagers embarqués sur les vols d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée est alors supérieure au premier trimestre de 1990 qu'au premier trimestre de 1989.
- Pour la troisième année de suite, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une augmentation relativement aux services réguliers transfrontaliers du premier trimestre. Le nombre de passagers sur les vols réguliers a augmenté de 18% comparativement au premier trimestre de 1989. Pour la même période, le nombre de passagers-kilomètres déclaré par les transporteurs canadiens de niveaux I-III a augmenté de 31%.

Données financières

- Au cours du premier trimestre de 1990, les pertes d'exploitation d'Air Canada ont totalisé \$40 millions, une hausse de 110% comparativement au même trimestre de l'année précédente. Les pertes d'exploitation des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont augmenté de 22% pour atteindre \$56 millions. La hausse de 18% des recettes d'exploitation des Lignes aériennes Canadien International Ltée est deux fois supérieure à celle d'Air

services and subsidies; whereas, Canadian Airlines International Ltd.'s largest revenues gains stemmed from scheduled services.

- First quarter net losses on Canada's Level I-III air carriers rose 44% to \$78 million between 1989 and 1990. Operating revenue from scheduled and charter services rose 10% and 7% respectively. The 9% growth in operating revenue was partially offset by a 370% increase in non-operating expenses during the first quarter of 1990.
- Turbine fuel consumption for Level I to III carriers increased 2% between the first quarters of 1989 and 1990. This was accompanied by reductions in: gasoline consumption of 16%, turbine oil consumption of 9% and piston oil consumption of 5%.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the first quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 9% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 13%. For the international markets, the economy fare index rose by 5%, while the discount fare index decreased by about 1%.
- During the first quarter of 1990, 58% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from about 60% in 1989. For the international markets, almost three out of every four (73%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Four provinces (Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick and Saskatchewan) registered an increased utilization of discount fares during the first quarter of 1990. Newfoundland and Alberta with decreases of nearly four percentage points compared to the same period in 1989, posted the largest declines.
- During the first quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$180, up 14% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$297, an increase of 1% relative to a year earlier.

Canada (9%). Les principales augmentations des recettes d'Air Canada provenaient des services d'affrètement et des subventions d'exploitation, tandis que celles des Lignes aériennes Canadien International Ltée étaient issues des services réguliers.

- Les pertes nettes du premier trimestre des transporteurs aériens canadiens de niveaux I-III ont augmenté de 44% pour se chiffrer à \$78 millions entre 1989 et 1990. Les recettes d'exploitation provenant de services réguliers et d'affrètement ont augmenté de 10% et 7% respectivement. L'augmentation de 9% des recettes d'exploitation a été contre-balancée en partie par une augmentation de 370% des dépenses hors exploitation durant le premier trimestre de 1990.
- La consommation de carburant à turbine pour les transporteurs de niveaux I à III a augmenté de 2% entre les premiers trimestres de 1989 et 1990. Cette augmentation a été accompagnée des baisses suivantes: 16% de la consommation d'essence, 9% de la consommation d'huile à turbine et 5% de la consommation d'huile moteur à piston.

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 9% au cours du premier trimestre de 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 13%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 5%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué d'environ 1%.
- Au cours du premier trimestre de 1990, 58% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 60% en 1989. Pour les marchés internationaux, près de trois passagers sur quatre (73%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Quatre provinces (l'Île-du-Prince-Edouard, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan) ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1990. Terre-Neuve et l'Alberta avec des baisses de près de quatre points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1989.
- Au cours du premier trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$180, en hausse de 14% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$297, en hausse de 1% par rapport à l'année précédente.

Introduction

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

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

Employment on Canadian Air Carrier Families, and the Efficiency of its Use, 1987-1989

Since Transport Canada introduced the "New Canadian Air Policy" one of the major developments in the scheduled domestic air industry has been the creation of affiliate networks by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.. This study will examine airline employment and the efficiency of its use among Canada's two largest carriers and their affiliate networks. The three employment categories examined will be: pilots, other flight crew and total number of workers. This will be done for the period between 1987 and 1989. Efficiency¹ will be measured by the operating revenues generated per employee and the passenger-kilometres reported per employee, for each of the employment groups.

Canadian Airlines International Ltd.'s affiliate network consisted of: Air Atlantic, Calm Air, Lignes Aériennes Inter-Québec (which was comprised of Nordair Metro and Quebec Aviation prior to 1988), Ontario Express, Time Air (which merged with Norcanair in 1987) and Quebecair.

The members of Air Canada's affiliate network were: Air Alliance (which began operations in the second quarter of 1988), AirBC, Air Nova, Air Ontario (which has included Austin Airways since the second quarter of 1987), Air Toronto (which was Commuter Express prior to 1988, both were divisions of Soundair) and NWT Air.

The number of employees for both of the major carriers and their affiliates grew between 1987 and 1989. Air Canada's total employment rose 5% to 22,676, while a 6% growth for Canadian Airlines International Ltd. brought its' total employment to 15,082. Air Canada increased its' number of pilots and other flight staff over the three years, to 1,755 and 3,329 respectively. For Canadian Airlines International Ltd. those figures were 1,227 and 2,467 in 1989.

Employment increases among the affiliate carriers were significantly greater than for their parent companies. Total employment on Air Canada's feeder network rose 34% to 2,492 while Canadian Airlines Ltd.'s affiliates' increased their employment 61% to 2,760. An 88% increase in the number of pilots and 80% more other flight personnel in Canadian's affiliate network were the two largest percentage increases in employment. Those carriers affiliated with Air Canada added 40% more pilots and an additional 151 other flight personnel.

¹ Air Canada's productivity measured by passenger-kilometres and operating revenue will be understated in 1987 because of a labour dispute in the last quarter of that year. A strike by Air Ontario employees in 1988 will result in a low productivity estimates for that year.

Études spéciales

L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation, 1987-1989

Depuis que Transports Canada a introduit sa "Nouvelle politique aérienne du Canada", une des principales réalisations dans l'industrie aérienne quant aux services réguliers intérieurs fut la création de réseaux de transporteurs affiliés par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Cette étude examinera l'effectif des compagnies aériennes en ce qui concerne l'efficacité de son utilisation par les deux principaux transporteurs canadiens et leur réseau d'affiliés. Les trois catégories d'effectif à l'étude seront celles des pilotes, de l'autre personnel navigant et du nombre total d'employés. L'étude couvrira la période entre 1987 et 1989. L'efficacité¹ sera mesurée par les recettes d'exploitation produites par employé et le nombre de passagers-kilomètres déclaré par employé, pour chacun des groupes d'employés.

Le réseau d'affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée comprend: Air Atlantic, Calm Air, les Lignes aériennes Inter-Québec (qui était formée de Nordair Métro et Québec Aviation avant 1988), Ontario Express, Time Air (qui fut amalgamé à Norcanair en 1987) et Québecair.

Les membres du réseau d'Air Canada étaient: Air Alliance (qui a commencé ses exploitations au deuxième trimestre de 1988), AirBC, Air Nova, Air Ontario (qui a inclu Austin Airways depuis le deuxième trimestre de 1987), Air Toronto (connu sous le nom de Commuter Express jusqu'en 1988, les deux compagnies étant des divisions de Soundair) et NWT Air.

Le nombre d'employés pour les deux principaux transporteurs et leurs affiliés a augmenté entre 1987 et 1989. L'effectif total d'Air Canada a augmenté de 5% pour atteindre 22,676, tandis qu'une hausse de 6% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée fit s'accroître l'effectif total à 15,082 employés. Air Canada a augmenté son nombre de pilotes et de l'autre personnel navigant au cours des trois années, jusqu'à 1,755 et 3,329 respectivement. Pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée, ces chiffres étaient de 1,227 et 2,467 en 1989.

Les augmentations de l'effectif pour les transporteurs affiliés ont été beaucoup plus élevées que celles des sociétés mères. L'effectif total du réseau d'apport d'Air Canada a augmenté de 34% pour se chiffrer à 2,492 employés, tandis que les affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont augmenté leur effectif de 61% pour totaliser 2,760 employés. Une augmentation de 88% du nombre de pilotes et de 80% de l'autre personnel navigant du réseau d'affiliés de Canadien ont représenté les deux plus importantes augmentations de l'effectif. Les transporteurs affiliés d'Air Canada ont ajouté 40% plus de pilotes et 151 employés dans la catégorie autre personnel navigant.

¹ La productivité d'Air Canada en termes de passagers-kilomètres et de recettes d'exploitation sera sous-évaluée en 1987 à cause d'un conflit de travail au dernier trimestre de cette année. Une grève des employés d'Air Ontario en 1988 résultera en une faible évaluation de la productivité pour cette année.

Table 1

**Employment and the Efficiency of its Use,
1987-1989**

Tableau 1

**L'effectif et l'efficacité de son utilisation,
1987-1989**

	Passenger-kilometres per employee			Operating revenue per employee		
	Passagers-kilomètres par employé			Recettes d'exploitation par employé		
	1987 ¹	1988 ²	1989	1987	1988	1989
	'000	'000	'000	\$'000	\$'000	\$'000
Pilots – Pilotes						
Air Canada	12 234	13 162	13 627	1 566	1 644	1 756
Canadian	14 063	14 741	14 277	1 675	1 757	1 726
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	1 288	1 608	2 128	441	474	573
Canadian affiliates – Affiliés de Canadian	1 854	1 804	1 918	600	581	585
Other flight personnel – Autre personnel navigant						
Air Canada	7 153	7 563	7 184	915	945	926
Canadian	6 892	7 446	7 104	821	887	859
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	2 819	3 322	3 781	966	979	1 018
Canadian affiliates – Affiliés de Canadian	2 980	3 231	3 200	965	1 040	982
Total number of workers – Total de l'effectif						
Air Canada	969	1 037	1 055	124	130	136
Canadian	1 088	1 207	1 162	130	144	140
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	315	386	544	108	114	147
Canadian affiliates – Affiliés de Canadian	380	404	460	123	130	140

¹ Air Canada experienced a strike in the last quarter of 1987. – Air Canada a subi une grève au cours du dernier trimestre de 1987.

² A strike by Air Ontario in 1988 will lower the output by Air Canada's affiliates in that year. – Une grève d'Air Ontario en 1988 réduira les données des affiliés d'Air Canada pour cette année.

Employment growth among the affiliate carriers has been caused by the increase in their route networks and by the rise in passenger traffic. The two Level I carriers passed routes to their affiliates between 1987 and 1989, allowing the parent companies to service the longer and higher volume routes. Since 1987, the average trip length on Air Canada flights has increased 710 kilometres, while their affiliates reported a 34% increase over the three years. Enplanements on Canadian Airlines International Ltd.'s and Air Canada's affiliates increased 95% and 63% respectively. In 1988, Canadian gave 13 routes to their connectors.

The affiliate networks have improved their fleets in response to their access to longer, more heavily travelled routes. The Air Canada affiliates have added 32 new planes to their fleet. Their fleet renewal program included the acquisition of 15 jets and 34 turboprop aircraft. Canadian's feeders had 61 more aircraft in 1989 than in 1987. Over the three years they have purchased 6 jets and 42 turboprops as part of

L'accroissement de l'effectif chez les transporteurs affiliés a été causé par l'augmentation de leurs réseaux de routes et de l'augmentation du nombre de passagers. Les deux transporteurs de niveau I ont transféré des routes à leurs affiliés entre 1987 et 1989, permettant aux sociétés mères de desservir les routes de plus longue distance et les plus occupées. Depuis 1987, la distance moyenne de voyage pour les vols d'Air Canada a augmenté de 710 kilomètres, tandis que ses affiliés ont déclaré une augmentation de 34% au cours des trois années. Les embarquements sur les affiliés des Lignes aériennes Canadian International Ltée et d'Air Canada ont augmenté de 95% et 63% respectivement. En 1988, Canadian a transféré 13 routes à ses transporteurs d'apport.

Les réseaux d'affiliés ont amélioré leurs flottes afin de pouvoir accéder aux routes plus longues et plus achalandées qui leur sont disponibles. Les affiliés d'Air Canada ont ajouté 32 nouveaux aéronefs à leur flotte. Leur programme de renouvellement de la flotte a inclus l'achat de 15 aéronefs à réaction et 34 à turbopropulseurs. Les transporteurs d'apport de Canadian ont ajouté 61 aéronefs de plus en 1989 qu'en 1987. Au cours des trois années, ils ont acheté 6 aéronefs à

their fleet renewal program. The combination of new routes and aircraft have increased the feeder network's demand for labour.

Despite a three year increase of 1.4 million passenger-kilometres, Air Canada's efficiency per pilot remained 600 thousand less than Canadian Airlines International Ltd.'s 14.3 million. However, in 1989 the operating revenue generated per pilot by Air Canada was \$1.76 million compared to \$1.73 million for Canadian.

In terms of passenger-kilometres per pilot, the combination of shorter routes and smaller aircraft caused the affiliates' pilots to be less productive than those flying for the parent carriers. The number of passenger-kilometres reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.'s affiliates were 2.1 and 1.9 million per pilot respectively. At \$585 thousand, the Canadian affiliates generated \$12 thousand more operating revenue per pilot than their Air Canada counterparts.

None of the carrier groups showed an overall decline in the number of passenger-kilometres per other in flight employee over the three year period. In terms of passenger-kilometres, the Level I carriers' other flight staff were the most productive. Air Canada reported 7.2 million passenger-kilometres per other flight staff member in 1989 compared with 7.1 million by Canadian Airlines International Ltd.. For the affiliates, those results were 3.8 and 3.2 million respectively. In terms of operating revenue generated per other flight employee, the affiliate carriers were more productive than the major airlines. Air Canada's affiliates were the most efficient, earning \$1 million per other flight employee. Canadian Airlines International Ltd. was the least productive among the four carrier groups generating \$859 thousand per other flight employee.

Despite reporting nearly twice the number of passenger-kilometres per employee, the Level I carriers generated no more revenue per worker than their affiliates in 1989. Longer routes and larger aircraft enabled Level I carriers to log more passenger-kilometres per employee than their affiliates. The average trip length for Canadian Airlines International Ltd. was 2 052 kilometres in 1989, while its' affiliates only averaged 411 kilometres. At 1.2 million passenger-kilometres per worker, Canadian Airlines International Ltd.'s employees were the most productive of the four groups in 1989.

In 1989, Air Canada was the least productive with respect to operating revenue per employee, generating \$136 thousand per employee. The Air Canada affiliate network was the most efficient earning \$147 thousand in operating revenue per worker. Operating revenues per employee were more closely comparable between the majors and their feeders than efficiency measured using passenger-kilometres. Despite generating

réaction et 42 à turbopropulseurs selon leur programme de renouvellement de la flotte. Les nouvelles routes combinées aux nouveaux aéronefs ont contribué à une augmentation du besoin en personnel des réseaux de transporteurs d'apport.

Depuis trois ans, en dépit d'une augmentation de 1.4 million de passagers-kilomètres, la productivité par pilote d'Air Canada est demeurée à 600 milles de moins que celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée qui s'est chiffré à 14.3 millions. Toutefois, en 1989, les recettes d'exploitation produites par pilote pour Air Canada ont été de \$1.76 million comparativement à \$1.73 millions pour Canadien.

En termes de passagers-kilomètres par pilote, la combinaison des routes de plus courte distance et des plus petits aéronefs a provoqué une baisse de la productivité des pilotes de transporteurs affiliés comparativement aux pilotes des transporteurs parents. Le nombre de passagers-kilomètres déclarés par les affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée s'est chiffré à 2.1 et 1.9 millions par pilote respectivement. A \$585 milles, les affiliés de Canadien ont produit \$12 milles de plus quant aux recettes d'exploitation par pilote que leurs homologues d'Air Canada.

Aucun des groupes de transporteurs n'a montré une baisse générale du nombre de passagers-kilomètres par employé de la catégorie autre personnel navigant au cours de la période de trois ans. En termes de passagers-kilomètres, la catégorie autre personnel navigant des transporteurs de niveau I fut la plus productive. Air Canada a déclaré 7.2 millions de passagers-kilomètres par employé de la catégorie autre personnel navigant en 1989 comparativement aux 7.1 millions déclarés par les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Pour les affiliés, ces chiffres étaient de 3.8 et 3.2 millions respectivement. En termes de recettes d'exploitation produites par l'autre personnel navigant, les transporteurs affiliés furent plus productifs que les principaux transporteurs. Les affiliés d'Air Canada ont été les plus productifs, rapportant \$1 million par autre personnel navigant. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont été les moins productives des quatre groupes rapportant \$859 milles par autre personnel navigant.

Malgré qu'ils ont déclaré deux fois le nombre de passagers-kilomètres par employé, les transporteurs de niveau I n'ont pas produit plus de recettes par employé que leurs affiliés, en 1989. De plus longues routes et de plus gros aéronefs ont permis aux transporteurs de niveau I d'enregistrer plus de passagers-kilomètres par employé que leurs affiliés. La distance moyenne de voyage pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée a égalisé 2 052 kilomètres en 1989, tandis que ses affiliés n'ont obtenu en moyenne que 411 kilomètres. Avec 1.2 millions de passagers-kilomètres par employé, les employés des Lignes aériennes Canadien International Ltée furent les plus productifs des quatre groupes en 1989.

En 1989, Air Canada a été le moins productif quant aux recettes d'exploitation par employé, procluant \$136 milles par employé. Le réseau des affiliés d'Air Canada a été le plus productif, rapportant \$147 milles en recettes d'exploitation par employé. Les recettes d'exploitation par employé ont été plus comparables entre les principaux transporteurs et leurs affiliés que la productivité évaluée au moyen des passagers-kilomètres. Même s'ils ont produit considérablement plus de

considerably more operating revenue than their affiliates, the Level I carriers also have more administrative and maintenance personnel. In 1989, Air Canada had 3.3 non flight employees for each flight crew member compared to 1.6 for their affiliates.

Since the introduction of "the New Canadian Air Policy", Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. and their affiliates have increased the number of workers and employment efficiency. The affiliates have reported the greatest efficiency gains. Despite doubling the productivity of their affiliates' employees, in terms of passenger-kilometres, the two groups of carriers generated comparable levels of operating revenue per worker.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – First Quarter, 1990

Table 2 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. affiliate networks and families. The families are comprised of the two major carriers and their respective affiliates.

The Air Canada affiliate network consists of Air Alliance, AirBC, Air Nova, Air Ontario, Air Toronto (a division of Soundair) and NWT Air. The Canadian affiliate network includes Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express and Time Air.

Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – First Quarter, 1990

	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	931 827	593 864	4 065 910	2 635 114
Percentage change – Variation en pourcentage	%	31.0	-17.8	6.8
Market Share – Part du marché	%	12.9	8.2	56.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	373 115	208 998	5 757 213
Percentage change – Variation en pourcentage	%	38.3	-24.9	7.3
Market Share – Part du marché	%	3.3	1.8	50.5
Passenger revenue – Recettes-passagers	\$'000	91 433	57 872	662 228
Percentage change – Variation en pourcentage	%	40.7	-15.1	10.1
Hours Flown – Heures de vol		46 399	40 639	130 874
Percentage change – Variation en pourcentage	%	25.0	-16.8	7.0
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.25	0.28	0.12
				0.10

recettes d'exploitation que leurs affiliés, les transporteurs de niveau I ont aussi plus de personnel administratif et d'entretien. En 1989, Air Canada avait 3.3 employés non-naviguant pour chacun des membres d'équipage comparativement à 1.6 pour ses affiliés.

Depuis l'introduction de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et leurs affiliés ont augmenté leur nombre d'employés et la productivité de leur effectif. Les affiliés ont déclaré la meilleure augmentation de productivité. Même s'ils ont doublé la productivité des employés de leurs affiliés, en termes de passagers-kilomètres, les deux groupes de transporteurs ont produit des niveaux comparables quant aux recettes d'exploitation par employé.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Premier trimestre, 1990

Le tableau 2 ci-dessous présente les opérations des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, ainsi que les opérations des groupes, lesquels incluent les principaux transporteurs ainsi que leurs transporteurs affiliés.

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 NWT Air. Le réseau de transporteurs affiliés de Canadien se compose de: Air Atlantic, Calm Air, Ontario Express et Time Air.

Tableau 2

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Premier trimestre, 1990

	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	931 827	593 864	4 065 910	2 635 114
Percentage change – Variation en pourcentage	%	31.0	-17.8	6.8
Market Share – Part du marché	%	12.9	8.2	56.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	373 115	208 998	5 757 213
Percentage change – Variation en pourcentage	%	38.3	-24.9	7.3
Market Share – Part du marché	%	3.3	1.8	50.5
Passenger revenue – Recettes-passagers	\$'000	91 433	57 872	662 228
Percentage change – Variation en pourcentage	%	40.7	-15.1	10.1
Hours Flown – Heures de vol		46 399	40 639	130 874
Percentage change – Variation en pourcentage	%	25.0	-16.8	7.0
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.25	0.28	0.12
				0.10

For the fourth consecutive quarter, Air Canada's affiliates had a larger share of the market than their Canadian counterparts. The greater market share of Air Canada's affiliates is partially due to an increase in the number of jets in their fleet. Air Canada affiliates had a net increase of seven jets, between the first quarters of 1989 and 1990. The Canadian Airlines affiliates over the same period recorded no increase in jets in their fleet.

In the first quarter of 1990, market shares of the two families were 92.9% of passenger enplanements and 97.6% of passenger-kilometres. The first quarter market shares were lower by 3% and 1% respectively in 1990. Wardair's inclusion in the market share of enplaned passengers and passenger-kilometres increased the figures for 1989. This indicates that Canadian Airlines scaled down the combined operations of Wardair and Canadian Airlines International Ltd. in 1990 from their individual operations in 1989.

The Air Canada family increased 6.8% in enplaned passengers and the Canadian Airlines family increased 18% in passenger-kilometres from the previous year. Canadian Airlines International Ltd. caused the rise in passenger-kilometres. Also, Canadian Airlines is the only airline in the Canadian Airlines family which increased the number of jets in its fleet from the first quarter of 1989 to the same quarter in 1990.

Pour le quatrième trimestre de suite, les affiliés d'Air Canada ont obtenu une plus grande part du marché que leurs homologues de Canadien. Cette plus grande part du marché des affiliés d'Air Canada est attribuable en partie à l'augmentation de leur nombre d'aéronefs à réaction. On a observé une augmentation de sept aéronefs à réaction pour les affiliés d'Air Canada entre les premiers trimestres de 1989 et 1990. Les affiliés de Canadien n'ont déclaré aucune augmentation de leur flotte pour la même période.

Au premier trimestre de 1990, les parts du marché des deux groupes étaient de 92.9% des passagers embarqués et de 97.6% des passagers-kilomètres. Les parts du marché du premier trimestre furent inférieures de 3% et 1% respectivement en 1990. L'inclusion de Wardair dans les parts du marché quant au nombre de passagers embarqués et de passager-kilomètres réalisés a augmenté les chiffres de 1989. Ceci montre que Canadien a réduit les opérations combinées de Wardair et des lignes aériennes Canadian International Ltée en 1990 par rapport à leurs exploitations individuelles en 1989.

Le groupe d'Air Canada a augmenté son nombre de passagers embarqués de 6.8% et le groupe de Canadien a augmenté son nombre de passagers-kilomètres de 18% par rapport à l'année précédente. Les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont causé l'augmentation du nombre de passagers-kilomètres. De même, Canadien est la seule compagnie aérienne du groupe Canadien qui a augmenté son nombre d'aéronefs à réaction du premier trimestre de 1989 au même trimestre de 1990.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,
January–March 1990

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Janvier–mars 1990

		Total ¹			Change Variation
				1989	
		%			
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$		0.095	0.099	4.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$		0.392	0.389	-0.8
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$		0.756	0.807	6.7
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$		31 860	34 085	7.0
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%		92.19	93.19	...
<hr/>					
Air Canada					
		1989	1990	Change Variation	Change Variation
				%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.105	0.106	1.0	0.089
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.383	0.382	-0.3	0.427
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.836	0.831	-0.6	0.764
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	29 740	31 646	6.4	33 262
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	97.18	94.73	...	37 664
					13.2
					...

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 1.2

**Selected Economic and Demographic Indicators,
January-March 1990**

Tableau 1.2

**Indicateurs économiques et démographiques choisis,
Janvier-mars 1990**

		1989	1990	Change Variation
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 097.3	26 440.3	1.3
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 427	12 597	1.4
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	426 360	457 152	7.2
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 337.3	17 290.0	5.8
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	\$	..³	..	...
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	..	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	83.4	..	...
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴	\$	..³	..	...
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	..	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 003.1	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	158.2	180.1	13.8
– International travel – Voyages internationaux	\$	293.5	296.5	1.0
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		111.6	117.6	5.4
– Transportation – Transports		107.9	115.2	6.8
– Public transportation – Transport public		102.5	110.9	8.2
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	110.7	118.1	6.7
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		113.5	126.2	11.2
– International travel – Voyages internationaux		99.8	100.2	0.4
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		111.1	113.6	2.3
– Transport industry – Industrie du transport		111.8	110.9	-0.8
– Air transportation – Transport aérien		115.3	114.1	-1.0
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	%	17.1	17.1	...

(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. For the period January-March 1988, the per capita trip spending totalled \$90.9 and the average spending per trip, \$525.0. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période janvier-mars 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$90.9 et les dépenses moyennes par voyage, \$525.0.

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

Table 2.1

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
January–March 1990**

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens, Janvier–mars 1990**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1989	1990		1989	1990	
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹		91	103	13.2	270	284
Passengers – Passagers		8 853	9 218	4.1	9 177	9 318
Goods carried – Marchandises transportées	kg	134 535	145 397	8.1	146 748	151 816
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		15 873 123	17 185 308	8.3	16 519 036	17 212 836
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 587 312	1 718 531	8.3	1 651 904	1 721 284
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		344 685	403 281	17.0	379 255	406 306
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 931 997	2 121 811	9.8	2 031 158	2 127 590
Hours flown – Heures de vol		374	387	3.6	476	488
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers		7 017	7 215	2.8	7 101	7 254
Goods carried – Marchandises transportées	kg	109 094	115 033	5.4	109 352	115 329
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 965 777	11 392 097	3.9	10 987 164	11 398 681
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 096 578	1 139 210	3.9	1 098 716	1 139 868
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		319 367	353 106	10.6	319 429	353 199
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 415 944	1 492 316	5.4	1 418 145	1 493 067
Hours flown – Heures de vol		288	300	4.0	296	305
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers		1 836	2 002	9.1	2 076	2 065
Goods carried – Marchandises transportées	kg	25 442	30 364	19.3	37 396	36 487
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 907 346	5 793 211	18.1	5 531 872	5 814 155
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		490 735	579 321	18.1	553 187	581 416
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		25 319	50 174	98.2	59 826	53 107
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		516 053	629 495	22.0	613 013	634 523
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		85	87	2.4	132	130
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	-43.2	48	52
Hours flown: total – Heures de vol: total		86	88	2.2	180	183

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, January-March 1990

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1990

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	5 560	-0.5	2 076	7.6	1 682	1.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 94 974	-0.7	15 268	13.5	41 574	10.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 236 066	-3.4	4 282 881	12.4	7 693 889	5.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	523 607	-3.4	428 288	12.4	769 389	5.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	127 717	5.7	37 526	0.2	241 063	9.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	651 323	-1.7	465 815	11.3	1 010 452	6.3
Hours flown – Heures de vol	358	0.7	61	5.1	59	10.1
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	5 337	-0.9	1 182	17.5	735	3.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 71 646	1.3	11 039	15.3	32 645	12.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 054 340	-5.4	2 089 260	31.1	4 255 082	5.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	505 434	-5.4	208 926	31.1	425 508	5.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	115 209	8.0	32 156	18.8	205 835	10.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	620 643	-3.1	241 081	29.3	631 343	6.8
Hours flown – Heures de vol	230	0.2	39	17.9	36	8.5
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	223	11.1	894	-3.1	947	-0.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 23 328	-6.5	4 229	9.2	8 930	4.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	181 726	133.8	2 193 622	-1.0	3 438 807	6.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	18 173	133.8	219 362	-1.0	343 881	6.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	12 508	-11.3	5 371	-48.3	35 228	-0.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	30 681	40.3	224 733	-3.1	379 109	5.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	85	2.4	22	-11.8	23	-2.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	42	0.2	-	-100.0	10	64.3
Hours flown: total – Heures de vol: total	127	1.6	22	-11.8	33	11.9

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1990**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990**

	Total ¹			Change Variation %
			1989	
		'000	'000	
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		6 279	5 858	-6.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	98 596	103 139	4.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 889 916	12 121 739	-6.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 288 992	1 212 174	-6.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		321 532	347 477	8.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 610 523	1 559 651	-3.2
Hours flown – Heures de vol		186	172	-7.6
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 336	5 175	-3.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	96 901	102 270	5.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 245 804	10 531 118	2.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		15 837 371	16 079 917	1.5
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.69	65.49	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 024 580	1 053 112	2.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		312 863	344 551	10.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 337 444	1 397 663	4.5
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 292 517	2 404 568	4.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	58.34	58.13	...
Hours flown – Heures de vol		164	159	-3.2
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		943	682	-27.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 695	868	-48.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		2 644 113	1 590 622	-39.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		264 411	159 062	-39.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		8 668	2 925	-66.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		273 080	161 988	-40.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		22	13	-39.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères				...
Hours flown: total – Heures de vol: total		22	13	-39.9

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1990 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990 – fin

	Air Canada			Canadian		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers		3 296	3 431	4.1	2 325	2 426
Goods carried – Marchandises transportées	kg	60 861	67 255	10.5	32 959	35 884
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 717 706	6 162 610	7.8	5 078 069	5 959 130
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		571 771	616 261	7.8	507 807	595 913
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		188 856	217 801	15.3	109 508	129 676
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		760 626	834 062	9.7	617 315	725 589
Hours flown – Heures de vol		89	89	--	79	83
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers		3 094	3 134	1.3	1 946	2 041
Goods carried – Marchandises transportées	kg	60 417	67 043	11.0	32 540	35 227
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 096 710	5 384 097	5.6	4 260 238	5 147 020
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		7 878 465	8 015 509	1.7	6 287 166	8 064 408
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.69	67.17	...	67.76	63.82
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		509 671	538 410	5.6	426 024	514 702
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		186 594	216 442	16.0	108 571	128 110
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		696 265	754 852	8.4	534 595	642 812
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		1 210 618	1 244 503	2.8	892 006	1 160 065
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.51	60.65	...	59.93	55.41
Hours flown – Heures de vol		85	84	-0.8	67	74
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers		202	297	47.5	379	385
Goods carried – Marchandises transportées	kg	444	212	-52.4	419	657
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		620 996	778 512	25.4	817 831	812 110
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		62 100	77 851	25.4	81 783	81 211
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		2 261	1 359	-39.9	937	1 566
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		64 361	79 210	23.1	82 720	82 777
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		4	4	18.3	12	9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		4	4	18.3	12	9
						-25.8

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1990

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1990

	1989 No. – Nbre	1990 No. – Nbre	Change Variation	
			%	
Number of carriers – Nombre de transporteurs	52	61		17.3
Domestic – Intérieur				
Newfoundland – Terre-Neuve	4 565	2 115		-53.7
Prince Edward Island – île-du-Prince-Édouard				
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse		7		...
New Brunswick – Nouveau-Brunswick				
Quebec – Québec	7 326	9 711		32.6
Ontario	2 600	1 943		-25.3
Manitoba	1 873	1 834		-2.1
Saskatchewan	1 013	316		-68.8
Alberta	4 057	3 268		-19.4
British Columbia – Colombie-Britannique	18 102	21 476		18.6
Yukon	572	466		-18.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	2 952	2 466		-16.5
Total	43 060	43 602		1.3
International	6 385	10 484		64.2
Total	49 445	54 086		9.4

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-III, January-March 1990**

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-III, Janvier-mars 1990**

	1989	1990	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 272 008	1 396 478	9.8
– Passengers – Passagers	1 135 469	1 247 180	9.8
– Goods – Marchandises	136 538	149 298	9.3
Charter services – Services d'affrètement	270 706	290 036	7.1
– Passengers – Passagers	250 972	273 337	8.9
– Goods – Marchandises	19 733	16 699	-15.4
Other flying services – Autres services aériens	2 645	1 511	-42.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 065	1 337	25.6
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	68 074	71 495	5.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 614 498	1 760 857	9.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	19 298	19 188	-0.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	610 134	666 964	9.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	217 273	232 509	7.0
General services and administration – Services généraux et administration	797 163	868 569	9.0
Depreciation – Dépréciation	69 270	70 605	1.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 713 138	1 857 834	8.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(98 640)	(96 977)	-1.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	50 466	23 163	-54.1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 280	25 896	16.2
Interest expenses – Intérêts versés	76 064	71 910	-5.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(1 390)	742	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(4 708)	(22 109)	369.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(103 348)	(119 086)	15.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(48 906)	(40 734)	-16.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(54 441)	(78 352)	43.9

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1990

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Janvier-mars 1990

	Total ¹		Change Variation
	1989	1990	
	\$ '000	\$ '000	
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 099 305	1 174 044	6.8
– Passengers – Passagers	976 587	1 039 911	6.5
– Goods – Marchandises	122 718	134 133	9.3
Charter services – Services d'affrètement	117 523	84 527	-28.1
– Passengers – Passagers	114 204	83 841	-26.6
– Goods – Marchandises	3 319	686	-79.3
Other flying services – Autres services aériens	1 524	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	54 346	51 445	-5.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 272 698	1 310 015	2.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 317	12 375	-19.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	461 027	461 894	0.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	153 524	152 398	-0.7
General services and administration – Services généraux et administration	698 852	729 413	4.4
Depreciation – Dépréciation	51 731	49 738	-3.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 380 451	1 405 817	1.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(107 753)	(95 802)	-11.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	49 628	21 003	-57.7
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	21 212	24 330	14.7
Interest expenses – Intérêts versés	55 208	49 742	-9.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(1 409)	(321)	-77.2
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	14 224	(4 731)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(93 529)	(100 533)	7.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(50 096)	(42 211)	-15.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(43 433)	(58 322)	34.3

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1990 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Janvier-mars 1990 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	607 796	653 456	7.5	427 587	520 588	21.8
– Passengers – Passagers	536 247	570 795	6.4	381 278	469 116	23.0
– Goods – Marchandises	71 549	82 661	15.5	46 309	51 472	11.1
Charter services – Services d'affrètement	27 825	39 852	43.2	43 895	44 675	1.8
– Passengers – Passagers	27 443	39 666	44.5	43 427	44 175	1.7
– Goods – Marchandises	382	186	-51.3	468	500	6.9
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	1 524	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	25 970	30 094	15.9	25 688	21 351	-16.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	661 591	723 401	9.3	498 694	586 614	17.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	9 069	8 723	-3.8	4 385	3 652	-16.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	203 185	242 141	19.2	180 170	219 753	22.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	85 313	93 063	9.1	58 534	59 334	1.4
General services and administration – Services généraux et administration	355 116	388 269	9.3	285 286	341 144	19.6
Depreciation – Dépréciation	28 121	31 453	11.8	15 859	18 285	15.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	680 804	763 650	12.2	544 234	642 168	18.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(19 213)	(40 248)	109.5	(45 540)	(55 554)	22.0
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	10 562	20 658	95.6	13	345	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	11 502	29 999	160.8	7 597	(5 670)	...
Interest expenses – Intérêts versés	24 716	31 314	26.7	11 922	18 428	54.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 493	(481)	...	331	160	-51.8
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	3 841	18 862	391.1	(3 981)	(23 593)	492.7
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(15 372)	(21 386)	39.1	(49 521)	(79 147)	59.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(9 405)	(7 632)	-18.9	(18 485)	(34 579)	87.1
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(5 967)	(13 754)	130.5	(31 036)	(44 568)	43.6

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1990

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1990

		1989	1990	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	5 625	5 837	3.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	102 110	105 239	3.1
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 084	8 225	1.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	58 086	64 186	10.5
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 883	4 486	15.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	41 266	48 662	17.9
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	7 818	8 026	2.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	70 319	76 335	8.6
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 415	15 980	-2.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	125 005	127 357	1.9
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 997	7 985	-0.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	77 508	77 987	0.6
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	49 822	50 539	1.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	474 294	499 766	5.4
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 159 438	1 183 868	2.1
Cost – Coût	\$ '000	282 132	336 466	19.3
Gasoline – Essence	L '000	6 499	5 556	-14.5
Cost – Coût	\$ '000	3 688	3 275	-11.2
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	242	221	-9.0
Cost – Coût	\$ '000	1 584	1 465	-7.5
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	83	79	-4.8
Cost – Coût	\$ '000	152	160	4.8

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1990

		Total	Air Canada	Canadian
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 995	1 797	1 198
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	76 933	44 710	32 223
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 874	3 412	2 462
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	52 142	29 832	22 310
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	2 508	176	2 332
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	32 120	5 600	26 520
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	5 717	3 672	2 045
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	57 819	37 604	20 214
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 719	8 595	5 124
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	115 985	81 448	34 537
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 621	5 207	2 414
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	75 829	52 340	23 490
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	38 434	22 859	15 575
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	410 828	251 534	159 294
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	891 593	475 123	416 470
Cost – Coût	\$ '000	247 680	131 395	116 285
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	82	23	58
Cost – Coût	\$ '000	405	146	259
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes¹

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares² for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) reached 126.2 in the first quarter of 1990, up 11.2% compared to the first quarter of 1989. The most notable source of price increases was in discount fares, which jumped sharply (13.3%), to average 119.2. The economy fares³ rose by 9.3% during the first quarter of 1990 over the same period in 1989, posting their twenty-fifth consecutive increase.

During the first quarter of 1990, the economy fares rose faster in the southern sector (9.3%) than in the northern sector (7.9%), where services are still regulated. Also, during the first quarter of 1990, the discount fare levels were higher than the 1989 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they rose by 6.2%, while they jumped by 13.6% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 0.4% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 4.8%, while the discount fare index slightly decreased by 1.2%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the first quarter of 1990, 58.2% 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 1.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier, but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. This was the fifth consecutive quarterly decline. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 62.3%, down from 65.5% in 1989.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same downward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 58.7% of the traffic during the first quarter of 1990, down from 60.1% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 3.3 percentage points (66.1% to 62.8%) during this period. In contrast, for northern services, 46.9% of passenger traffic (representing 49.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1989, the corresponding figures were 43.5% for passengers and 46.7% for passenger-kilometres.

¹ Beginning with this issue, the air fare index series will be converted from its existing 1983 = 100 time base to a 1986 = 100 time base.

² For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of this publication.

³ Includes business class fares.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international¹

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs² pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée) a atteint 126.2 au cours du premier trimestre de 1990, en hausse de 11.2% par rapport au premier trimestre de 1989. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (13.3%), pour s'établir à 119.2. Les tarifs économiques³ se sont accrus de 9.3% au cours du premier trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur vingt-cinquième augmentation consécutive.

Au cours du premier trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (9.3%) que dans le secteur nord (7.9%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du premier trimestre de 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 6.2% alors qu'ils se sont accrus de 13.6% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisés a augmenté de 0.4% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 4.8%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement diminué de 1.2%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1990, 58.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente un recul de 1.3 point 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. Il s'agissait de la cinquième baisse trimestrielle consécutive. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 65.5% en 1989 à 62.3% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même baisse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 58.7% du trafic au cours du premier trimestre de 1990, une diminution par rapport à 60.1% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 3.3 points de pourcentage (de 66.1% à 62.8%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 46.9% du trafic de passagers (représentant 49.5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 43.5% et 46.7% respectivement au cours du premier trimestre de 1989.

¹ Commençant avec cette édition, la série de l'indice des tarifs aériens présentement sur la base de 1983 sera convertie sur la base de 1986.

² Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de cette publication.

³ Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1990

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1989 I	113.5	120.4	105.2
	II	119.6	126.6	111.3
	III	126.3	130.3	120.5
	IV	125.7	129.8	119.9
	1990 I	126.2	131.6	119.2
Southern services - Services secteur sud	1989 I	113.5	120.7	105.1
	II	119.8	126.9	111.2
	III	126.5	130.7	120.6
	IV	126.0	130.2	119.9
	1990 I	126.4	131.9	119.4
Northern services - Services secteur nord	1989 I	111.5	115.4	104.8
	II	114.8	119.0	107.6
	III	118.3	121.9	112.2
	IV	119.1	122.0	114.4
	1990 I	118.8	124.5	111.3
International	1989 I	99.8	110.2	97.0
	II	103.7	113.2	101.7
	III	109.9	114.7	110.2
	IV	100.8	116.4	96.8
	1990 I	100.2	115.5	95.8

Figure 5.1

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

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Janvier-mars 1990

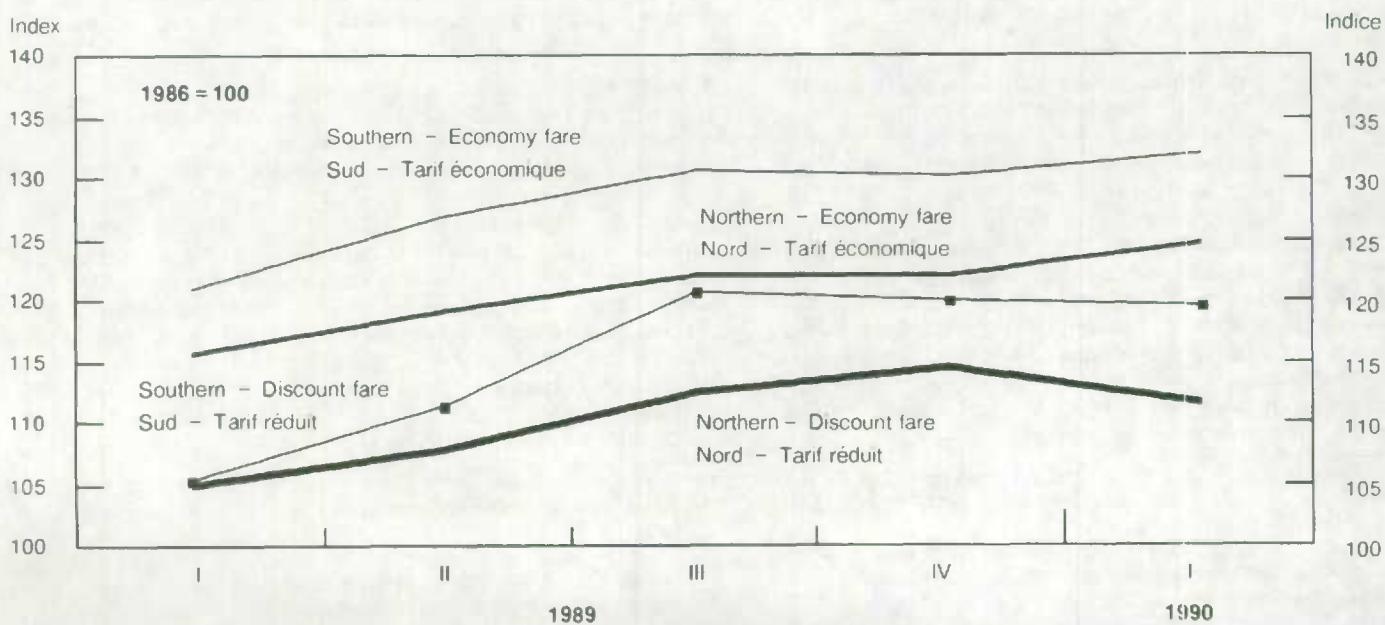


Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1990

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1990

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Economique	Réduit	Autre	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Domestic – Intérieur	0.3	0.3	5.7	8.0	31.6	30.0	59.5	58.2	2.9	3.4
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.3	5.9	8.4	30.7	29.1	60.1	58.7	3.0	3.6
Short-Haul – Court-courrier	0.1	0.2*	2.5	5.6	41.5	38.9	53.2	52.3	2.7	3.0
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.5*	8.9	10.5	21.3	21.3	66.2	63.7	3.2	4.0
Northern services – Services secteur nord	-	-	0.2*	0.5*	55.5	52.0	43.5	46.9	0.8*	0.5
International	1.0	0.7	5.4	6.5	18.6	15.1	69.2	72.5	5.8	5.2

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1990

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1990

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Economique	Réduit	Autre	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Domestic – Intérieur	0.5	0.5	8.9	11.4	21.9	21.9	65.5	62.3	3.1	3.8
Southern services – Services secteur sud	0.5	0.6	9.2	11.8	21.0	21.0	66.1	62.8	3.2	3.9
Short-Haul – Court-courrier	0.1	0.1*	2.7	5.7	40.4	36.9	54.1	54.2	2.7	3.0
Long-Haul – Long-courrier	0.6	0.6*	10.5	12.9	17.2	18.0	68.5	64.4	3.3	4.1
Northern services – Services secteur nord	-	-	0.2*	0.5	52.1	49.3	46.7	49.5	1.0*	0.6
International	1.2	1.0	7.2	7.9	8.9	7.7	77.7	78.5	5.1	4.8

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, January-March 1990

Province and territory of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire										
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre						
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
%											
Newfoundland – Terre-Neuve	-	-	5.4*	8.6*	33.6	32.5	58.9	55.0	2.0	3.8*	
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	36.3	29.6*	59.7	63.5	1.4*	-	
Nova Scotia – Nouvelle- Écosse	-	0.2*	8.8	9.2	30.1	24.8	58.4	60.9	2.6	4.9*	
New Brunswick – Nouveau- Brunswick	-	-	-	-	39.0	24.6	57.8	68.6	2.8*	6.4*	
Quebec – Québec	0.2	0.2	4.0	8.7	37.1	33.3	55.3	53.1	3.4	4.7	
Ontario	0.3	0.4	6.3	9.8	31.5	27.2	58.7	58.5	3.2	4.0	
Manitoba	0.1*	-	5.3	7.3	32.3	33.6	59.7	56.1	2.6	2.9	
Saskatchewan	-	-	3.1	3.9*	33.3	31.4	60.5	62.3	3.1	2.5	
Alberta	0.3	0.3*	5.9	6.8	33.5	36.5	57.8	54.0	2.4	2.4	
British Columbia ¹ – Colombie- Britannique ¹	0.4	0.3*	5.6	6.8	25.4	27.4	66.0	63.1	2.6	2.4	
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Total	0.3	0.3	5.7	8.0	31.6	30.0	59.5	58.2	2.9	3.4	

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 first quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 63.7% of passenger volume and 64.4% of passenger-kilometres; this compares with 52.3% and 54.2% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçait 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 premier trimestre de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 63.7% du volume de passagers et 64.4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 52.3% et 54.2%.

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, Janvier-mars 1990

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1990

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1990

City of enplanement	Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
		Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
		Passagers	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre							
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
		No. – Nbre ('000)	%											%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)														
Calgary		182	181	-0.8	0.1*	–	3.0	4.0	41.8	44.9	52.9	49.4	2.2	1.6*
Edmonton ¹		74	68	-7.7	–	–	–	0.5*	61.9*	68.3	36.9*	30.5	–	0.6*
Halifax		6	1	-80.6	–	–	–	–	34.7	39.2*	63.1	54.4	–	–
Montreal ²		266	213	-19.9	0.2*	0.3	2.6	8.7	40.5	34.7	53.3	51.5	3.4	4.9
Ottawa		155	144	-7.3	0.2*	0.3*	4.6	6.9	44.3	37.2	48.1	51.9	2.8	3.7
Regina		27	28	6.3	–	–	1.1	3.0*	50.5	42.0	45.6	53.4	2.8*	1.5*
Saskatoon		27	29	7.1	–	–	–	1.3*	48.7	44.9	48.0	52.0	2.6*	1.8*
Toronto		419	342	-18.4	0.1*	0.2*	2.6	8.1	42.9	37.1	51.3	50.5	3.1	4.0
Vancouver		139	141	1.4	–	–	4.1	4.3	30.9	32.1	62.7	62.0	2.2	1.5
Winnipeg		32	33	4.6	–	–	0.8*	2.3	61.6	54.5	35.9	42.1	1.7*	1.1*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary		136	124	-8.9	0.9*	0.9*	12.0*	15.1	16.1	17.5	68.3	62.9	2.8*	3.6
Edmonton ¹		155	150	-2.8	0.3*	0.3*	7.0*	6.3	24.5	26.9	65.2	63.4	3.1	3.1
Halifax		130	143	10.1	–	0.2*	9.7	9.2	30.3	24.7	57.1	61.0	2.8	4.9*
Montreal ²		88	82	-7.0	–	–	9.6	11.4	27.4	26.6	59.6	56.8	3.2	5.0
Ottawa		65	65	0.4	–	0.3*	10.7	12.4	31.1	26.0	56.0	56.1	2.0	5.2
Regina		33	32	-4.8	–	–	5.7	5.7*	19.9	19.4	70.6	70.6	3.7*	4.2*
Saskatoon		33	31	-7.7	–	–	3.9*	5.1*	20.3	21.0	72.7	71.6	3.0	2.3
Toronto		512	500	-2.4	0.6	0.7	10.4	12.4	16.9	16.8	68.5	66.1	3.5	4.1
Vancouver		309	282	-8.6	0.7	0.6*	8.7	10.8	18.2	20.6	69.0	64.4	3.5	3.6
Winnipeg		173	157	-9.3	0.1*	–	6.4	8.8	24.5	26.7	66.0	60.9	2.9	3.4

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'.

Despite the disbanding of Wardair, the trend in discount fares remained relatively constant during the first quarter of 1990. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers.

Malgré le démantèlement de Wardair, la tendance dans les tarifs réduits est demeurée relativement stable au cours du premier trimestre de 1990. Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1990

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Janvier-mars 1990

City of enplanement	Fare type group - Groupe tarifaire											
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Ville d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre						
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier(< 800 km)												
Calgary	—	...	207.6	13.9	128.4	3.8	91.0	13.9	82.6	-11.3		
Edmonton ¹	—	...	84.8	...	93.1	0.2	68.3	30.0	61.0*	...		
Halifax	—	—	—	—	97.8	-15.7	57.8	-1.2	—	...		
Montréal ²	252.8*	12.0	176.9	5.6	152.0	3.6	91.9	4.0	73.2	-6.8		
Ottawa	177.0	14.9	149.9	4.9	130.7	5.4	81.1	5.8	75.8	4.5		
Regina	—	...	190.1	8.0	166.2	14.5	87.8	4.3	98.8	-13.5		
Saskatoon	—	...	180.1	—	166.8	6.9	82.7	1.1	85.9	-19.4		
Toronto	179.7	6.4	168.8	8.3	147.9	5.1	91.0	4.7	76.6	-8.0		
Vancouver	—	...	206.8	8.4	166.1	6.0	96.4	3.6	85.0	-7.7		
Winnipeg	—	...	200.1	14.0	180.5	7.3	94.6	7.8	104.7*	-4.3		
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	591.8	10.2	488.7	14.8	354.7	12.7	187.6	17.0	219.6	-1.0		
Edmonton ¹	598.9	15.6	461.5	23.4	271.2	9.1	155.5	9.6	191.0	14.5		
Halifax	336.9	...	281.7	7.9	223.6	2.9	126.7	2.1	133.3	-16.5		
Montréal ²	—	...	496.4	14.7	323.7	14.8	179.3	16.7	229.6	-0.1		
Ottawa	538.4*	...	480.0	16.8	332.7	14.5	192.4	14.1	221.8	-3.6		
Regina	—	...	401.8	6.0	311.2	6.0	166.4	20.3	190.2	-12.3		
Saskatoon	—	...	387.2	3.2	298.1	6.6	161.6	16.4	184.8	-13.9		
Toronto	639.6	8.6	477.3	15.4	319.1	8.6	179.3	18.2	201.7	-9.6		
Vancouver	724.8	18.0	576.2	19.2	327.7	11.1	190.9	10.6	243.8	-1.0		
Winnipeg	—	...	336.4	8.4	288.4	8.3	145.1	27.9	171.8	13.2		

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'.

International Sector

During the first quarter of 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, almost three out of every four (72.5%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 3.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1990, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de trois passagers sur quatre (72.5%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 3.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Provincial Synopsis

During the first quarter of 1990, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 53.1% for Quebec to 68.6% for New Brunswick (see Table 5.4). Newfoundland, Manitoba and Alberta were the only provinces besides Quebec to experience a proportion of discounted passengers below 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 1989 and 1990, four provinces witnessed gains in the utilization of discount fares. The proportion of passengers flying on discounts increased in Prince Edward Island (3.8 percentage points), Nova Scotia (2.5), New Brunswick (10.8) and Saskatchewan (1.8). The largest declines were in Newfoundland (-3.9 percentage points) and Alberta (-3.8 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities⁴ seems to be a smaller proportion of passengers travelling on discount fares in the first quarter of 1990 than in the same quarter in 1989. Indeed, for the passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares during the first quarter of 1990 decreased in six of the top ten Canadian cities. The declines ranged from -0.7 percentage point in Vancouver to -8.7 percentage points in Halifax. The proportion rose from 48.1% to 51.9% in Ottawa, from 45.6% to 53.4% in Regina, from 48.0% to 52.0% in Saskatoon and from 35.9% to 42.1% in Winnipeg during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Halifax, Ottawa and Regina, posted declines; these ranged from -1.1 percentage points in Saskatoon to -5.4 percentage points in Calgary.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 60.0%; Saskatoon (71.6%) ranked first, followed by Regina (70.6%) and Toronto (66.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (15.1%) and both Ottawa and Toronto (12.4%).

⁴ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990.

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 53.1% au Québec et 68.6% au Nouveau-Brunswick (voir tableau 5.4). Terre-Neuve, le Manitoba et l'Alberta étaient les seules provinces avec le Québec, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure 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 1989 et 1990, quatre provinces ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits. La proportion des passagers profitant de ces tarifs s'est accrue à l'Île-du-Prince-Édouard (3.8 points de pourcentage), en Nouvelle-Écosse (2.5), au Nouveau-Brunswick (10.8) et en Saskatchewan (1.8). Les baisses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve (-3.9 points de pourcentage) et en Alberta (-3.8 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies⁴, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du premier trimestre de 1990 qu'au cours de la même période en 1989. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1990 a diminué dans six des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -0.7 point de pourcentage à Vancouver et -8.7 points de pourcentage à Halifax. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 48.1% à 51.9% à Ottawa, de 45.6% à 53.4% à Regina, de 48.0% à 52.0% à Saskatoon et de 35.9% à 42.1% à Winnipeg. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Halifax, Ottawa et Regina, ont enregistré une baisse, comprise entre -1.1 point de pourcentage à Saskatoon et -5.4 points de pourcentage à Calgary.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 60.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (71.6%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (70.6%) et Toronto (66.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (15.1%) et Ottawa et Toronto (12.4%).

⁴ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1990.

Average Fares

During the first quarter of 1990, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. Some of the major factors explaining the price increases are:

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability.
- two general fare hikes occurred between April 1989 and March 1990 in the domestic market.

According to the fare basis data, during the first quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$180, up 13.8% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$297, an increase of 1.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$219; the lowest in Ottawa, where it averaged \$155. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$193) and Winnipeg (\$191). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 1.3% in Halifax to 19.0% in Winnipeg.

During the first quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Halifax where the economy 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 1.2% for short-haul trips. Winnipeg (27.9%) and Regina (20.3%) 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 long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$181 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$355 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1990, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente. Certains des principaux facteurs expliquant les augmentations de prix sont:

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité.
- les deux hausses générales qui sont survenues dans le marché intérieur entre avril 1989 et mars 1990.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du premier trimestre de 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$180, en hausse de 13.8% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$297, en hausse de 1.0% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$219 à Vancouver et \$155 à Ottawa. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$193) et Winnipeg (\$191). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 1.3% à Halifax et 19.0% à Winnipeg.

Au cours du premier trimestre de 1990, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes, à l'exception d'Halifax, où les tarifs de la classe économique 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 1.2% pour les services court-courriers. Winnipeg (27.9%) et Regina (20.3%) 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 (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 \$181 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$355 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 remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur

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 keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

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

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

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

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.

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

Fare Basis Survey

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

Coverage/Survey Universe

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

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are

- (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.

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

Enquête sur la base tarifaire

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

Couverture/univers de l'enquête

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

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe

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'avion). 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 1989 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1989 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1989 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1990 are shown in the following table with comparative first quarter 1989 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1989 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1989 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1989.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990	% Change		Niveau I Niveau II Niveau III Niveau IV
			Variation en %		
Level I	3	2	-33.3		Niveau I
Level II	19	25	31.6		Niveau II
Level III	65	70	7.7		Niveau III
Level IV	153	162	5.9		Niveau IV
Total	240	259	7.9		Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1990, are as follows: Level III – 6, Level IV – 19.
- c) Pour le premier trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III – 6, niveau IV – 19.
- 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.
- 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.
- e) Between the first quarters of 1989 and 1990, the following six charter carriers went bankrupt: Crownair, Minerve Airlines of Canada, Odyssey, Vacationair, Holidair and Points of Call.
- e) Entre les premiers trimestres de 1989 et 1990, les six transporteurs suivants qui ont effectué des services d'affrètement ont fait faillite: Crownair, Minerve Airlines of Canada, Odyssey, Vacationair, Holidair et Points of Call.
- f) During the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.
- f) Au cours du premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.

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 manœuvre 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 expès, 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.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

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

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

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

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

Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief
Aviation Statistics Centre

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

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

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

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

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

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
7e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

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

Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

January 1990

Janvier 1990

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

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

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

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

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

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



ORDER FORM

Statistics Canada Publications

Version française de ce bon de commande disponible sur demande



Statistics Canada **Statistique Canada**



1-800-267-6677



VISA and MasterCard Accounts

PF
03681
1991-01

Canadä



BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

Statistics Canada Library
Bibliothèque Statistique Canada



1010063639

This order coupon is available in English upon request



Statistique Canada

Statistics Canada

1-800-267-6677

**Comptes VISA et
MasterCard**

PF
03681
1991-01

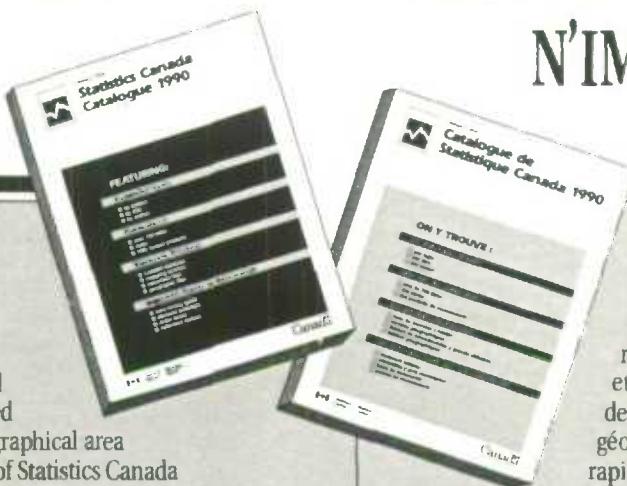
Canadā

PICK A TOPIC... ANY TOPIC

Now a redesigned Statistics Canada Catalogue will simplify your search for the most up-to-date or historic facts. An expanded and improved keyword index, cross-referencing, increased subject detail and listings by geographical area provide easy access to hundreds of Statistics Canada products and services.

- Know the topic but not the "official title"? No matter how wide or narrow the topic - or how little you know about it - you'll appreciate how quickly the cross-referencing leads you to the right source.
- You'll find sources of key statistics like consumer price indexes, import/export figures, or population characteristics down to the village level. From the most popular topics of the day like employment, income, trade and education to more detailed research studies like mineral products shipped from Canadian ports or Caribbean immigrants in urban areas... you'll find it all.
- This expanded edition of the Statistics Canada Catalogue includes descriptions of our full range of services - from publications and maps to microdata files and diskettes. And, many of our electronic product listings include the name and phone number of a contact within Statistics Canada giving you a direct line to more detailed information.
- As always, you'll find sections on how to get more help... on-line search techniques in libraries... discount and order information... and the locations of our Reference Centres. You'll especially appreciate that this year's Catalogue is bound in a durable, plasticized cover to withstand intensive use.
- For ease and completeness in your information search get the Statistics Canada Catalogue (cat. # 11-204E) for \$13.95 in Canada, US\$17 in the U.S. and US\$20 in other countries. To order your copy write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or you can FAX your order to (613) 951-1584. For faster service using VISA or MasterCard, call toll-free:

1-800-267-6677.



CHOISISSEZ UN SUJET... N'IMPORTE LEQUEL

Dorénavant le Catalogue de Statistique Canada amélioré simplifiera vos recherches de données récentes ou historiques. Son index revu et augmenté comprend des renvois, des sujets plus détaillés et des références géographiques vous permettant d'accéder rapidement à des centaines de produits et de services de Statistique Canada.

- Vous connaissez le sujet sans connaître le terme technique ? Peu importe si le sujet est général ou spécifique, vous appréciez l'accès rapide que vous procure les renvois.
- Vous repérez facilement les sources de statistiques essentielles comme l'indice des prix à la consommation, les importations - exportations ou encore, les caractéristiques de la population jusqu'à l'échelle des villages. Des sujets populaires du jour tels l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation jusqu'aux études plus spécifiques comme les produits minéraux expédiés à partir des ports canadiens ou les immigrants antillais dans les régions urbaines, vous trouverez tout !
- L'édition augmentée du Catalogue de Statistique Canada contient bien plus encore. Elle présente en détail notre gamme complète de services, depuis les publications et les cartes jusqu'aux disquettes et fichiers de microdonnées. Plusieurs descriptions de nos produits informatiques incluent le numéro de la personne-ressource à Statistique Canada. Vous obtenez donc une voie plus directe avec le service de votre choix.
- Comme toujours, le catalogue contient des sections concernant la façon d'obtenir de l'assistance, les recherches bibliographiques automatisées, les réductions offertes, le guide de commande et l'adresse de nos centres régionaux de consultation. Par ailleurs, vous serez heureux d'apprendre que, cette année, la couverture du catalogue est plastifiée pour résister à un usage fréquent.
- Pour obtenir rapidement la source d'information la plus complète qui soit concernant nos produits, procurez-vous le Catalogue de Statistique Canada (n° 11-204F au catalogue) au prix de 13,95 \$ au Canada, 17 \$ US aux États-Unis et 20 \$ US dans les autres pays. Pour commander votre exemplaire, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, télécopiez votre commande au 1-613-951-1584 ou utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez le numéro sans frais :

1-800-267-6677.

No other monthly report on the Canadian Economy has this much to offer

Canadian Economic Observer

The most extensive and timely information source for people who want objective facts and analysis on the Canadian Economy... every month.

Current economic conditions

Brief, "to the point" a current update summary of the economy's performance including trend analyses on employment, output, demand and the leading indicator.

Feature articles

In-depth research on current business and economic issues: business cycles, employment trends, personal savings, business investment plans and corporate concentration.

Statistical summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

Regional analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International overview

Digest of economic performance of Canada's most important trading partners — Europe, Japan and the U.S.

Economic and statistical events

Each month, CEO also publishes a chronology of current events that will affect the economy, and information notes about new products from Statistics Canada.

Consult with an expert

The names and phone numbers of the most appropriate Statistics Canada contacts are provided with each data table in the statistical summary; not only can you read the data and the analysis, you can talk to the experts about it.



The Canadian Economic Observer

(Catalogue no. 11-010) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries.

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 at 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

La seule publication à vous offrir autant d'information sur l'économie canadienne

L'Observateur économique canadien

La revue la plus complète et la plus à jour qui soit pour les gens qui désirent des renseignements objectifs et une analyse de l'économie canadienne... chaque mois.

Les conditions économiques actuelles

Résumé bref et incisif de l'actualité économique du mois, comportant l'analyse des tendances de l'emploi, de la production, de la demande et de l'indicateur avancé.

Les études spéciales

Recherche approfondie sur les questions du domaine des affaires et de l'économie : cycles économiques, tendances de l'emploi, épargne personnelle, projets d'investissement et concentration des sociétés.

L'aperçu statistique

Tableaux, graphiques et diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi et des marchés financiers.

L'analyse régionale

Ventilation par province des indicateurs économiques stratégiques.

Le survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Événements économiques et statistiques

Chaque mois, L'OEC publie une chronologie des événements qui influenceront l'économie de même que des renseignements sur les nouveaux produits de Statistique Canada.

Consultez un expert

Les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources figurent à chaque tableau de l'aperçu statistique; non seulement pouvez-vous lire les données et l'analyse, mais vous pouvez de plus discuter du sujet avec les experts de Statistique Canada.

L'Observateur économique canadien

(n° 11-010 au catalogue) coûte 220 \$ l'abonnement annuel au Canada, 260 \$ US aux États-Unis et 310 \$ 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.