c 3

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

April – June 1990

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril – juin 1990

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA
MAY 13 1991
LIBRARY BIBLIOTHÈQUE

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

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,
Facsimile Number (819)953-8499

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 ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

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

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro de bélinographe (819)953-8499

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 bélinographe 1(613)951-1584

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

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA
MAY 13 1987
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

Catalogue 51-002

Vol. 21 No. 2

Air Carrier Operation in Canada

ERRATA

The Symbols page of the publication should be replaced by the following:

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 Piétro is the Senior Statistician.

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

Catalogue 51-002

Vol. 21 nº 2

Opérations de transporteurs aériens au Canada

ERRATA

La page des Signes conventionnels de la publication devrait être remplacée par la page suivante:

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 Piétro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

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

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

April-June 1990

Statistique Canada

Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 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.

May 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. 2

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

Mai 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 nº 2

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.

p preliminary figures.

r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

NOTE

Components may not add to totals due to rounding.

A NOTE ON CANSIM

Some current historical statistics on Department Store Sales and Stocks (Matrix No. 112), as well as many other series, are available to the public from Statistics Canada's computerized data bank CANSIM (Canadian Socio-Economic Information Management System) via terminal, on computer printouts, or in machine readable form. For further information contact the Electronic Data Dissemination Division staff, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0Z8 (telephone 613-951-8200), or the regional advisors at the Statistics Canada offices located across Canada.

This publication was prepared under the direction of:

- **P.N. Triandafillou,** Director, Industry Division
- **G. Snyder,** Associate Director, Distributive Trades Sub-division, Industry Division
- **R. Rasia,** Chief, Retail Trade Section, Distributive Trades Sub-division, Industry Division

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

Signes conventionnels

Voici la signification des signes conventionnels suivants utilisés dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

-- nombres infimes.

p nombres provisoires.

r nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

NOTA

Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ne correspondent pas toujours.

NOTE AU SUJET DE CANSIM

La banque de données informatisées de Statistique Canada CANSIM (Système canadien d'information socio-économique) fournit au public certaines statistiques actuelles et historiques sur les Ventes et stocks des grands magasins (matrice n° 112) et sur de nombreuses autres séries, par le biais d'un terminal, d'imprimés d'ordinateur ou de supports sous une forme lisible par une machine. Pour plus de renseignements, s'adresser au personnel de la Division de la diffusion informatique des données, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0Z8 (téléphone 613-951-8200), ou aux conseillers régionaux des bureaux de Statistique Canada situés à travers le Canada.

Cette publication a été rédigée sous la direction de:

- **P.N. Triandafillou,** directeur, Division de l'industrie
- **G. Snyder,** directeur associé, Sous-division des commerces de distributions, Division de l'industrie
- **R. Rasia,** chef, Section du commerce de détail, Sous-division des commerces de distributions, Division de l'industrie

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

Table of Contents

		Page
Highlights		v
Introduction		ix
Special Articles		x
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

		Page
Faits saillants		v
Introduction		ix
Études spéciales		x
SECTION I	**REVUE DU TRIMESTRE**	
Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2	**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**	
Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3	**DONNÉES FINANCIÈRES**	
Tableau 3.1	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2	Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4	**DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**	
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

Table of Contents – Concluded

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 TARIFAIRE

Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 14

Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 15

Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 16

Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 17

Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers 18

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 21

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 25

Glossaire 28

Publications disponibles à la Division des transports 32

Highlights

Operating Statistics

- The number of passengers on all Level I services declined 6% between the second quarters of 1989 and 1990. This was partly attributable to the presence of Wardair in the market in 1989 and their subsequent amalgamation into Canadian Airlines International Limited in 1990. Wardair was a significant contributor to total Level I carriage in 1989. Canadian Airlines International Limited streamlined the combined operations when Wardair was amalgamated.

- In the second quarter of 1990, there was a 10% decline in the average trip length of Air Canada's charters from the same quarter in the previous year. This was the third consecutive occurrence of a decline. Between the fourth quarters of 1988 and 1989, this decline was 17% and between first quarters of 1989 and 1990, the decline in average trip length was 18%. Canadian Airlines International Ltd. experienced an average trip length decrease of 4% for charter flights over the year since the spring of 1989.

- Although the average trip lengths of charter flights decreased from their level in the same quarter of the previous year, the average trip length of scheduled flights rose. Air Canada and Canadian Airlines International Limited reported increases in their average trip lengths on all services of 9% and 10% respectively, from the second quarter of 1989 to the same quarter in 1990. The average trip length of scheduled flights increased 10% and 12% respectively for Air Canada and Canadian Airlines International Limited. This increase in average trip length of scheduled flights was, in part, the result of carriers handing over short haul routes to their affiliates.

- The number of carriers in Levels I to III increased in the second quarter of 1990 by 12%, from the same quarter in the previous year. A Level III carrier must carry more than 5,000 passengers per year or more than 1 000 000 kg of goods during the previous two years. From 1989 to 1990, there was a net increase of 20 carriers from Level IV to higher levels. The number of carriers in Level I to IV also showed an increase of 6%. During this period, there was a net increase of 40 carriers from Level V to IV. This magnitude of increase also occurred in the second quarter of 1989. The requirement for a Level IV carrier is that revenue from charter and scheduled services must be at least $250,000 per year.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers sur les services des transporteurs de niveau I a diminué de 6% entre les deuxième trimestres de 1989 et 1990. Cette baisse est attribuable en partie à la présence de Wardair sur le marché en 1989 et plus tard, à son fusionnement avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée en 1990. Wardair a contribué fortement au nombre total de passagers transportés en 1989. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont réduit leurs exploitations totales suite à leur fusionnement avec Wardair.

- Au cours du deuxième trimestre de 1990, on a observé une baisse de 10% de la distance moyenne de voyage des affrètements d'Air Canada comparativement au même trimestre de l'année précédente. Ce fut la troisième baisse de suite pour Air Canada. Entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1989, la baisse fut de 17% et entre les premiers trimestres de 1989 et 1990, elle était de 18%. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont connu une diminution de 4% de la distance moyenne de voyage pour leurs services d'affrètement au cours de l'année, depuis le printemps de 1989.

- Bien que la distance moyenne de voyage des services d'affrètement ait subi une baisse comparativement à son niveau du même trimestre de l'année précédente, la distance moyenne de voyage des services réguliers a augmenté. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré des hausses de leurs distances moyennes de voyage totales de 9% et 10% respectivement, entre les deuxièmes trimestres de 1989 et 1990. La distance moyenne de voyage des vols réguliers a augmenté de 10% pour Air Canada et de 12% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Ces augmentations résultent en partie du fait que ces transporteurs ont cédé leurs routes de courte distance à leurs transporteurs affiliés.

- Le nombre de transporteurs des niveaux I à III a augmenté de 12% au cours du deuxième trimestre de 1990 comparativement au même trimestre de l'année précédente. Un transporteur de niveau III doit transporter plus de 5,000 passagers par année ou plus de 1 000 000 kg de marchandises pour deux années de suite. De 1989 à 1990, 20 transporteurs sont passés du niveau IV à un niveau supérieur. Le nombre de transporteurs des niveaux I à IV a augmenté aussi, celui-ci de 6%. Au cours de cette période, 40 transporteurs sont passés du niveau V au niveau IV. Une augmentation de cette importance est survenue aussi au deuxième trimestre de 1989. L'exigence pour un transporteur de niveau IV est la suivante: ses recettes provenant de services réguliers et d'affrètement doivent égaler au moins $250,000 par année.

- The total number of passengers on charter services for Level I through III carriers increased 22%. Total charter passenger-kilometres for this group also increased 41%. The average trip length of Level I through III charter flights increased from the second quarter of 1989 to the same quarter in 1990. The greatest contribution to the increase in total charter trip length, for Level I to III carriers, came from domestic and other international (other international flights exclude transborder flights) charter flights.

- Domestic charter passengers carried by Level I through IV carriers increased 23% and passenger-kilometres for this group increased 218% from 154 million passenger-kilometres in the second quarter of 1989 to 487 million passenger-kilometres in the same quarter in 1990. There was a 159% increase in average trip length of domestic charter flights for Level I through IV carriers. The number of passengers on other international charters increased 6% while other international charter passenger-kilometres increased 19%; therefore, the average trip length of other international charter flights increased 12%.

Financial Data

- Operating revenues from scheduled services of Level I to III carriers increased 6% between the second quarters of 1989 and 1990. Passenger revenue, over this period, increased by a similar amount (6%), while operating income increased 96% from $39 million in the second quarter of 1989 to $77 million in the same quarter of 1990.

- For Level I carriers, operating revenues from charter services declined 47% between the second quarters of 1989 and 1990. A major cause of this decline was a reduction in charter passenger revenue of 46% and a decline of 78% in revenue from goods carried on charter flights. In 1989, Wardair was a significant charter carrier included in Level I. This accounted for the large decline in charter activity in 1990.

- The operating income of Level I carriers increased by 175% from $18 million in the second quarter of 1989 to $49 million in the same quarter in 1990. This increase was partly attributable to the amalgamation of Wardair with Canadian Airlines International Ltd. in 1990. In 1989, Wardair reported operating losses of $7 million and Canadian Airlines International Ltd. reported operating losses of $32 million. Wardair's amalgamation in 1990 is accounted for by Canadian Airlines International Limited who contributed to the second quarter increase in operating income by reporting a positive operating income of $6 million.

- Pour les services d'affrètement des transporteurs de niveaux I à III, le nombre total de passagers a augmenté de 22% et le nombre de passagers-kilomètres a augmenté de 41%. La distance moyenne de voyage des transporteurs de niveaux I à III a augmenté pour les vols d'affrètement entre le deuxième trimestre de 1989 et le deuxième trimestre de 1990. Les services d'affrètement intérieurs et "autres internationaux" (les vols "autres internationaux" excluent les vols transfrontaliers) ont contribué principalement à la hausse de la distance de voyage des affrètements pour les transporteurs de niveaux I à III.

- Pour les services d'affrètement intérieurs des transporteurs de niveaux I à IV, le nombre de passagers transportés a augmenté de 23% et le nombre de passagers-kilomètres a augmenté de 218%, passant de 154 millions au deuxième trimestre de 1989 à 487 millions au même trimestre de 1990. On a observé une augmentation de 159% de la distance moyenne de voyage des vols d'affrètement intérieurs des transporteurs de niveaux I à IV. Le nombre de passagers sur les vols d'affrètement "autres internationaux" a augmenté de 6% et les passagers-kilomètres ont augmenté de 19%; par conséquent, la distance moyenne de voyage pour les vols d'affrètement "autres internationaux" a augmenté de 12%.

Données financières

- Les recettes d'exploitation pour les services réguliers des transporteurs de niveaux I à III ont augmenté de 6% entre les deuxièmes trimestres de 1989 et 1990. Les recettes-passagers, au cours de cette période, ont augmenté dans la même proportion (6%), tandis que les revenus d'exploitation ont augmenté de 96%, passant de $39 millions au deuxième trimestre de 1989 à $77 millions au même trimestre de 1990.

- Pour les transporteurs de niveau I, les recettes d'exploitation provenant des services d'affrètement ont diminué de 47% entre les deuxièmes trimestres de 1989 et 1990. La cause principale de cette baisse fut la réduction de 46% des recettes-passagers des vols affrétés et la baisse de 78% des recettes provenant de marchandises transportées sur les vols d'affrètement. En 1989, Wardair était un des principaux transporteurs à effectuer des services d'affrètement et faisait partie du niveau I. Ceci explique la baisse importante des services d'affrètement en 1990.

- Le revenu d'exploitation des transporteurs de niveau I a augmenté de 175%, passant de $18 millions au deuxième trimestre de 1989 à $49 millions au même trimestre de 1990. Cette hausse est attribuable en partie à la fusion de Wardair avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée en 1990. En 1989, Wardair a déclaré des pertes d'exploitation de $7 millions et les Lignes aériennes Canadien International ont déclaré des pertes d'exploitation de $32 millions. Suite à leur fusion avec Wardair en 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont contribué à la hausse du revenu d'exploitation du deuxième trimestre en déclarant un revenu d'exploitation positif de $6 millions.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the second quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 7% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 11%. For the international markets, the economy fare index rose by 3%, while the discount fare index decreased by about 2%.

- During the second quarter of 1990, 63% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from about 60% in 1989. For the international markets, over two out of every three (68%) scheduled passengers flew on discount fares.

- Two provinces (Alberta and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the second quarter of 1990. Prince Edward Island and Quebec with increases of about 11 and 10 percentage points respectively, compared to the same period in 1989, posted the largest increases.

- During the second quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to $188, up 8% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled $333, an increase of 2% relative to a year earlier.

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 7% au cours du deuxième trimestre de 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 11%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 3%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué d'environ 2%.

- Au cours du deuxième trimestre de 1990, 63% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 60% en 1989. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (68%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.

- Deux provinces (l'Alberta et la Colombie-Britannique et les territoires) ont enregistré une utilisation réduite des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1990. L'Île-du-Prince-Édouard et le Québec avec des hausses respectives d'environ 11 et 10 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1989.

- Au cours du deuxième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $188, en hausse de 8% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à $333, en hausse de 2% 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 1er janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. 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

Discount Fare Utilization in the International Sector[1], 1983 and 1987-1990

The pattern of discount fare utilization for the international sector for the period 1983 and 1987 to the second quarter of 1990 will be studied[2]. Fare Basis data were compiled to include passengers, carried on Canadian Level I air carriers, who travelled to or from an international or transborder city. These data were used to address the following questions:

When was the greatest utilization of discount fares in the international sector? Did passengers travelling on short and medium-haul international routes have the same access to cheaper travel as those travelling on long-haul routes?

What has been the trend in international discount air fares and how did average discount fares compare to the average cost of air fares (all fares) over this time?

How did the yields on international scheduled services for all fares compare to yields for discounted fares?

As evidenced by Figure 1, between 1983 and 1990, there was an upward growth in the discount fare utilization in the international sector. In the second quarter of 1990, for example, the proportion of international passengers who benefitted from discount fares rose by 5.9 percentage points compared to the second quarter of 1983. In terms of passenger-kilometres, this proportion slightly increased by 2.7 percentage points. In contrast, in the domestic sector, these proportions increased by 18.4 and 12.2 percentage points respectively, during this period (the results are not shown).

Figure 1 shows that a peak in the participation of discounted passengers for the international sector occurred during the first quarter of 1990 with 72.5% of passengers travelling on a discounted fare. The percentage in terms of passenger-kilometres peaked during the third quarter of 1988.

Figure 1 also shows the quarterly fluctuations which occurred over the period. Of all the second quarters, the second quarter of 1990 had the highest proportion of discounted passengers for the

1 *Includes the transborder (Canada-United States) sector.*

2 *The estimates relate to scheduled operations on international flights of Level I carriers. For the year 1983, the following carriers are included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. During the 1987-1989 period, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair are included. For 1990, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. are included in Level I.*

Études spéciales

Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international[1], 1983 et 1987-1990

Le schéma de l'utilisation des tarifs réduits pour le secteur international au cours de la période 1983 et 1987 jusqu'au deuxième trimestre de 1990 sera examiné[2]. Les données sur la base tarifaire ont été établies pour inclure les passagers transportés par les transporteurs aériens canadiens de niveau I qui ont voyagé à destination ou en provenance d'une ville internationale ou transfrontalière. À l'aide de ces données, nous avons abordé les questions suivantes:

Quand la plus forte utilisation des tarifs réduits dans le secteur international a-t-elle été atteinte? Est-ce que les passagers voyageant sur les liaisons internationales de courte et de moyenne distances ont le même accès aux voyages à rabais que ceux voyageant sur les liaisons de longue distance?

Quelle a été la tendance dans les tarifs aériens réduits internationaux et comment les tarifs réduits moyens se comparent-ils au coût moyen de tous les tarifs aériens au cours de cette période?

Comment les revenus moyens des services réguliers internationaux pour tous les tarifs se comparent-ils aux revenus moyens pour les tarifs réduits?

Tel qu'il est montré à la figure 1, entre 1983 et 1990, le secteur international a accusé une hausse tendancielle dans l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1990, par exemple, la proportion des passagers internationaux qui ont bénéficié de tarifs réduits a augmenté de 5.9 points de pourcentage par rapport au deuxième trimestre de 1983. En termes de passagers-kilomètres, cette proportion a augmenté légèrement de 2.7 points de pourcentage. Par comparaison, dans le secteur intérieur, ces proportions ont augmenté de 18.4 et 12.2 points de pourcentage respectivement au cours de cette période (les résultats ne sont pas montrés).

La figure 1 montre que la participation des passagers utilisant des tarifs réduits dans le secteur international a atteint un sommet au cours du premier trimestre de 1990 alors que 72.5% des passagers ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage en termes de passagers-kilomètres a atteint un sommet au cours du troisième trimestre de 1988.

La figure 1 montre également les variations trimestrielles qui sont survenues au cours de la période. C'est au cours du deuxième trimestre de 1990, parmi tous les deuxièmes trimestres, qu'on a enregistré les plus fortes proportions de

1 *Comprend le secteur transfrontalier (Canada-États-Unis).*

2 *Les estimations portent sur les services réguliers des vols internationaux des transporteurs de niveau I. Pour l'année 1983, les transporteurs suivants sont inclus: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines. Au cours de la période 1987-1989, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair sont inclus. Pour 1990, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée sont inclus dans le niveau I.*

international sector. Among third and fourth quarters, 1989 showed the highest percentage of discounted passengers.

Figure 2 portrays that the largest percentage of discount passengers travelled on trip lengths of over 5 000 kilometres. The percentages of discount travellers on these hauls ranged from 81.8% in the second quarter of 1988 to 75.4% in the second quarter of 1990. At least three out of four people travelling on international long-haul routes (over 5 000 km) travelled on discounted fares in 1983 and 1987-1990. On short-haul (0 - 2 500 km) and medium-haul (2 501 - 5 000 km) routes, about half and two out of every three international passengers had access to cheaper travel, respectively during those years.

From the second quarter of 1989 to the same quarter in 1990, the percentage of passengers travelling on discount fares rose for haul lengths of up to 5 000 kilometres. In contrast, the percentage of discounted international passengers on hauls of 5 001 to 7 500 kilometres declined over this period. The percentages of discounted international passengers in the second quarter of 1990 were comparable to the 1983 levels for hauls of 5 001 kilometres and over.

passagers voyageant à tarif réduit pour le secteur international. Parmi les troisième et quatrième trimestres, c'est en 1989 qu'on a observé le plus fort pourcentage de passagers voyageant à prix réduit.

La figure 2 indique que le plus fort pourcentage de passagers qui ont utilisé des tarifs réduits ont voyagé sur des liaisons de plus de 5 000 kilomètres. Les proportions des voyageurs qui ont utilisé des tarifs réduits sur ces liaisons ont oscillé entre 81.8% au cours du deuxième trimestre de 1988 et 75.4% au cours du deuxième trimestre de 1990. Au moins trois passagers sur quatre se déplaçant sur les liaisons internationales de longue distance (plus de 5 000 km) ont voyagé à prix réduit en 1983 et 1987-1990. Sur les liaisons de courte distance (0 - 2 500 km) et de moyenne distance (2 501 - 5 000 km), environ la moitié et deux passagers sur trois des vols internationaux ont respectivement eu accès à des voyages moins chers au cours de ces années.

Entre le deuxième trimestre de 1989 et le trimestre correspondant en 1990, la proportion des passagers voyageant à rabais a augmenté sur les liaisons n'excédant pas 5 000 kilomètres. Par contraste, la proportion des passagers internationaux voyageant à rabais sur les liaisons de 5 001 à 7 500 kilomètres a baissé au cours de cette période. Les proportions des passagers internationaux voyageant à prix réduit au cours du deuxième trimestre de 1990 étaient comparables aux niveaux atteints en 1983 pour les liaisons de 5 001 kilomètres et plus.

Figure 1

Proportion of Discounted Passengers and Passenger-kilometres for the International Sector, 1983, 1987-1990

Figure 1

Proportion des passagers voyageant à prix réduit et passagers-kilomètres relatifs pour le secteur international, 1983, 1987-1990

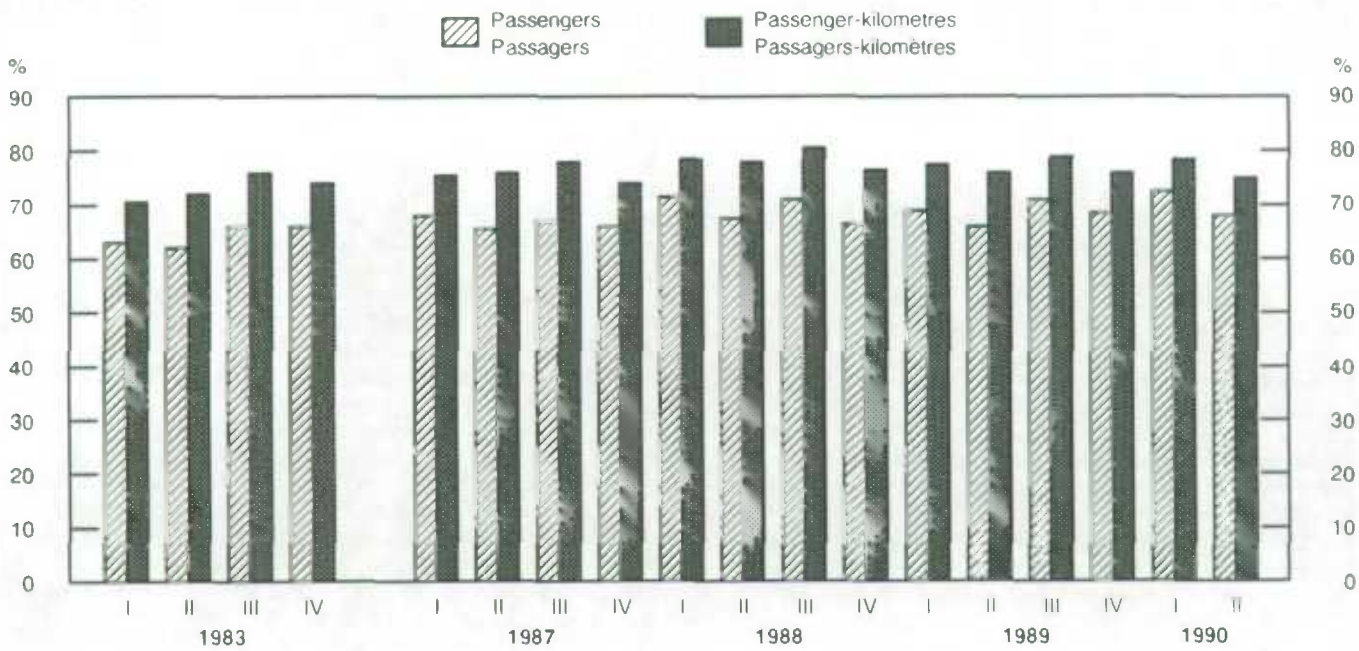
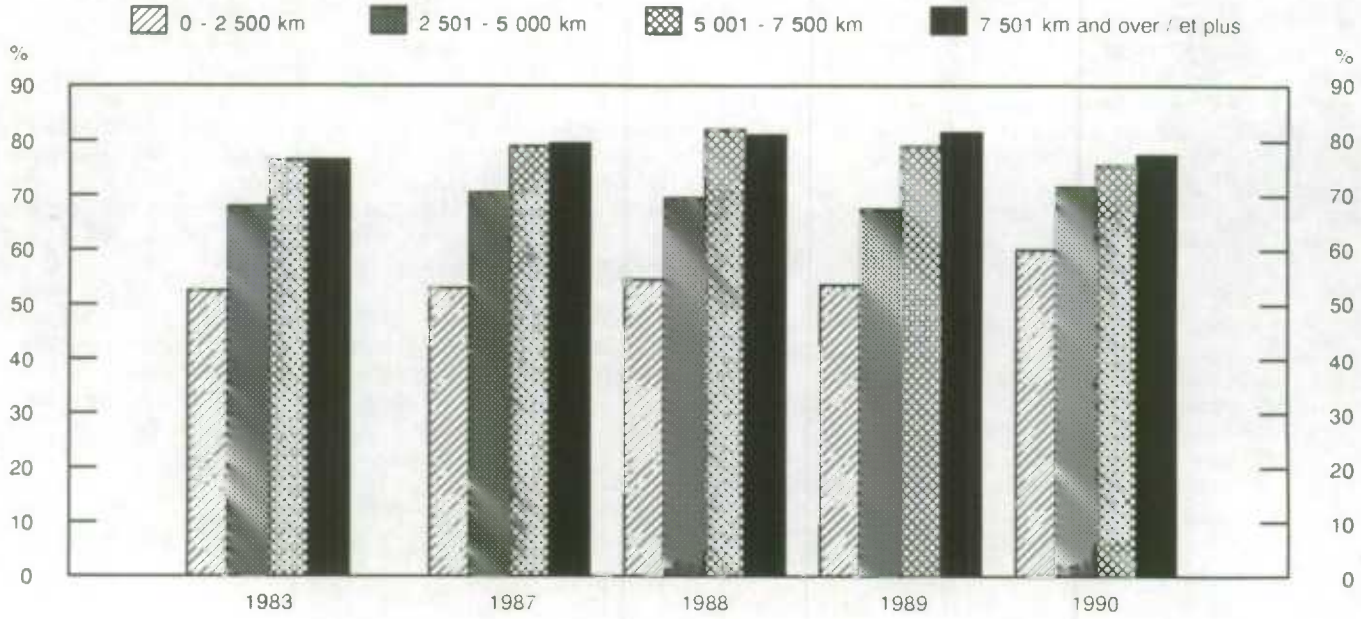


Figure 2

Proportion of Discounted International Passengers, by Length of Haul, Second Quarter 1983, 1987-1990

Figure 2

Proportion des passagers internationaux voyageant à prix réduit, selon la distance, Deuxième trimestre 1983, 1987-1990



As can be seen in Table 1, during the second quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all international city-pairs amounted to $333, up 32.0% over the same quarter in 1983. During this period, the average discounted fare rose by 25.8%. The corresponding fares for all domestic city-pairs increased by 56.8% and 51.2%, respectively.

The lower increases in the international sector can be partly explained by the fact that prices on international routes are governed by bilateral and multilateral agreements which vary in the degree to which they restrict fare movements.

This table also shows that in 1989, there was a marked increase in the average cost of international air fares. Each quarterly value for both average cost of all air fares and average discounted fares was higher for 1989 than any other year, with the exception of the discounted fare for the fourth quarter. In 1989, the world economy was in an expansionary period, so there was a greater demand for air travel than there would have been in a recession. The third quarter, or the summer season, was the peak season for air travel. Consequently, the third quarter of 1989 had the highest average cost of air fare at $369 for the period studied.

Comme on peut le constater au tableau 1, au cours du deuxième trimestre de 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes internationales s'élevait à $333, en hausse de 32.0% par rapport au même trimestre en 1983. Au cours de cette période, le tarif réduit moyen s'est accru de 25.8%. Les tarifs correspondants pour l'ensemble des paires de villes intérieures ont augmenté respectivement de 56.8% et 51.2%.

Les hausses moins importantes dans le secteur international s'expliquent en partie par le fait que des accords bilatéraux et multilatéraux régissent les prix sur les routes internationales. Ces accords diffèrent dans le degré auquel ils restreignent les mouvements de tarifs.

Ce tableau montre également que le coût moyen des tarifs aériens internationaux a enregistré une hausse prononcée en 1989. Chaque valeur trimestrielle du coût moyen de tous les tarifs aériens et des tarifs réduits moyens était plus élevée en 1989 que pour toutes les autres années, à l'exception des tarifs réduits pour le quatrième trimestre. En 1989, l'économie mondiale était dans une période expansionniste, de sorte que la demande pour les voyages aériens était supérieure à ce qu'elle aurait été dans une période de récession. Le troisième trimestre, ou la saison estivale, est la forte saison pour les voyages aériens. En conséquence, pour la période sous étude, le coût moyen des tarifs aériens a atteint un sommet à $369 au cours du troisième trimestre de 1989.

Table 1

Average Cost of All Fares and of Discounted Fares for the International Sector, 1983, 1987-1990

Tableau 1

Coût moyen de tous les tarifs et des tarifs réduits pour le secteur international, 1983, 1987-1990

Year / Année	Quarter / Trimestre	All Fares / Tous les tarifs	Discounted Fares / Tarifs réduits
		$	
1983	I	238	209
	II	252	231
	III	280	266
	IV	234	199
1987	I	265	233
	II	297	273
	III	340	337
	IV	308	271
1988	I	281	253
	II	316	291
	III	347	340
	IV	304	271
1989	I	294	261
	II	327	300
	III	369	349
	IV	308	265
1990	I	297	256
	II	333	290

The lowest average fare was available in the fourth quarter of 1983. The average air fare then was $234, which was 36.6% lower than the highest average fare. In each year from 1987 until the second quarter of 1990, the first quarter of the year had the lowest average cost of air fares. The first quarter, or the winter season, was the slowest season for air travel. During slow seasons, airlines often offered reduced fares to attract consumers. This practice was followed in the first quarters during 1987-1990.

Similarly, average discount air fares were the lowest in the first quarters of 1987 to 1990. Quarterly average discount fares tracked the quarterly average cost of air fares for the international sector. When average costs of all air fares peaked, average discounted fares also peaked. Average discounted fares similarly declined when average costs of all air fares dropped.

Table 2, below, shows that the growth in international service yields (revenue per passenger-kilometre) of all fares and of discount fares was very similar in value from the second quarter of 1983 to the same quarter in 1990. Over this period, there was a 14.6% increase in the yield of all fares, while discounted fare yields rose by 15.3%. The absolute values of all fare yields have remained slightly higher than discounted fare yields over the period.

Le tarif moyen a atteint son plus bas niveau au cours du quatrième trimestre de 1983. Le tarif aérien moyen avait alors atteint $234, soit 36.6% de moins que le tarif moyen le plus élevé. À chaque année, de 1987 jusqu'au deuxième trimestre de 1990, le coût moyen des tarifs aériens a atteint un niveau moins élevé lors du premier trimestre. Le premier trimestre, ou la saison hivernale, est la saison creuse pour les voyages aériens. Au cours des saisons creuses, les compagnies aériennes offrent souvent des tarifs réduits pour attirer les consommateurs. Cette pratique fut suivie au cours des premiers trimestres de 1987-1990.

Pareillement, les tarifs aériens réduits moyens étaient les moins élevés au cours des premiers trimestres de 1987 à 1990. Les tarifs aériens réduits moyens trimestriels ont suivi le coût moyen trimestriel des tarifs aériens pour le secteur international. Lorsque les coûts moyens de tous les tarifs aériens ont atteint leur plus haut niveau, les tarifs réduits moyens ont également atteint un sommet. Les tarifs réduits moyens ont diminué semblablement lorsque les coûts moyens de tous les tarifs aériens ont chuté.

Le tableau 2, ci-dessous, montre que la croissance dans les revenus moyens (recettes par passager-kilomètre) de tous les tarifs et des tarifs réduits pour les services internationaux était très similaire du deuxième trimestre de 1983 au même trimestre de 1990. Au cours de cette période, le revenu moyen pour tous les tarifs a augmenté de 14.6%, alors que le revenu moyen pour les tarifs réduits s'est accru de 15.3%. Les valeurs absolues des revenus moyens pour tous les tarifs sont demeurées légèrement supérieures à celles des revenus moyens pour les tarifs réduits au cours de la période.

Table 2

Yields on International Scheduled Services for All Fares and Discounted Fares, Second Quarter, 1983, 1987-1990

Tableau 2

Revenus moyens des services internationaux réguliers pour tous les tarifs et les tarifs réduits, Deuxième trimestre, 1983, 1987-1990

Period Période	All Fares Tous les tarifs	Discounted Fares Tarifs réduits
	cents	
Second Quarter 1983 – Deuxième trimestre 1983	7.5	5.9
Second Quarter 1987 – Deuxième trimestre 1987	8.2	6.4
Second Quarter 1988 – Deuxième trimestre 1988	8.2	6.6
Second Quarter 1989 – Deuxième trimestre 1989	8.6	6.8
Second Quarter 1990 – Deuxième trimestre 1990	8.6	6.9

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

Table 3 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.

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

Le tableau 3 ci-desssous présente les opérations des réseaux des 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.

Table 3

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

Tableau 3

Opérations des services réguliers des réseaux d'affiliés des deux principaux transporteurs aériens – Deuxième trimestre 1990

		Air Canada Affiliates Affiliés d'Air Canada	Canadian Airlines International Affiliates Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		1 011 308	612 787	4 344 396	2 805 775
Percentage change – Variation en pourcentage	%	17.4	6.3	-1.2	12.6
Market Share – Part du marché	%	13.1	7.9	56.1	36.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	432 630	259 036	6 787 614	5 727 381
Percentage change – Variation en pourcentage	%	26.7	24.0	4.6	27.5
Market Share – Part du marché	%	3.4	2.0	52.7	44.5
Passenger revenue – Recettes-passagers	$'000	115 805	67 350	808 223	598 144
Percentage change – Variation en pourcentage	%	37.8	25.5	7.1	27.7
Hours Flown – Heures de vol		53 335	42 317	143 310	117 580
Percentage change – Variation en pourcentage	%	28.9	0.6	8.1	9.2
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	$	0.27	0.26	0.12	0.10

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.

The market shares of the two families were 92.4% of passengers enplaned and 97.2% of passenger-kilometres. In the year since the second quarter of 1989, these market shares have increased from 87.5% passengers enplaned and 85.3% passenger-kilometres. From the first quarter of 1990 to the second quarter, there were slight reductions in market shares of 0.4 percentage point for passengers enplaned and 0.3 percentage point for passenger-kilometres.

The passenger market share attributable to the CAIL family in the second quarter of 1990 was 36.3%. This market share rose by 4.7 percentage points from a market share of 31.6% in the second quarter of 1989. Although this appeared to be a large increase, CAIL still required large market share gains to attain the same market share as Air Canada. The Air Canada family's market share of 56.1% in the spring of 1990 rose 0.3 percentage point from the second quarter of 1989. The market shares of passengers for the two Level I carriers were 28% for CAIL and 43% for Air Canada in the second quarter of 1990. CAIL showed signs of gaining market share as their market share in passengers rose by 4.0 percentage points while Air Canada's passenger market share dropped 1.8 percentage points from the second quarter of 1989. Part of CAIL's increase in market share of passengers was the result of acquiring Wardair.

In the second quarter of 1990, there was a 12.6% increase in passengers enplaned and a 27.5% increase in passenger-kilometres of the CAIL family. CAIL itself was the largest contributor to this with a 14.5% increase in passengers enplaned, from the second quarter of 1989 to 1990. Although the family of CAIL had a larger increase in enplaned passengers than Air Canada's family over this period, the Air Canada family continued to have the largest number of enplaned passengers.

The average trip length of the Canadian Airlines family increased 13.2% while the Air Canada family had an increase in average trip length of only 6% from the second quarter of 1989 to 1990.

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.

Les parts du marché des deux groupes étaient de 92.4% des passagers embarqués et de 97.2% des passagers-kilomètres. Au cours de l'année, depuis le début du deuxième trimestre 1989, les parts du marché du nombre de passagers embarqués ont augmenté de 87.5% et celles du nombre de passagers-kilomètres, de 85.3%. Du premier trimestre au deuxième trimestre de 1990, des faibles baisses furent observées dans les parts du marché; 0.4 point de pourcentage pour les passagers embarqués et 0.3 point de pourcentage pour les passagers-kilomètres.

La part du marché des passagers embarqués au deuxième trimestre de 1990 était de 36.3% pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Cette part du marché a augmenté de 4.7 points de pourcentage de la part du marché de 31.6% au deuxième trimestre de 1989. Bien que cette augmentation semblait importante, Canadien nécessitait toutefois des gains encore plus forts des parts du marché pour atteindre le niveau d'Air Canada. La part du marché (56.1%) du groupe d'Air Canada au printemps de 1990 a augmenté de 0.3 point de pourcentage comparativement au deuxième trimestre de 1989. Les parts du marché des passagers embarqués pour les deux transporteurs de niveau I étaient de 28% pour Canadien et 43% pour Air Canada au deuxième trimestre de 1990. Canadien a signalé un gain des parts du marché étant donné que ses parts du marché des passagers embarqués a augmenté de 4.0 points de pourcentage tandis que les parts d'Air Canada ont diminué de 1.8 points de pourcentage comparativement au deuxième trimestre de 1989. Une partie de l'augmentation de Canadien a résulté de leur achat de Wardair.

Au cours du deuxième trimestre de 1990, le nombre de passagers embarqués a augmenté de 12.6% et le nombre de passagers-kilomètres de 27.5% pour le groupe de Canadien. Canadien lui-même fut le principal transporteur à contribuer à cette hausse, avec une augmentation de 14.5% des passagers embarqués, du deuxième trimestre de 1989 à 1990. Même si le groupe de Canadien a obtenu une augmentation supérieure du nombre de passagers embarqués à celle du groupe d'Air Canada au cours de cette période, le groupe d'Air Canada a continué d'avoir le plus grand nombre de passagers embarqués.

La distance moyenne de voyage du groupe de Canadien a augmenté de 13.2% tandis que le groupe d'Air Canada n'obtenait qu'une augmentation de 6% du deuxième trimestre de 1989 à 1990.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1990

		Total[1]		
		1989	1990	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.100	0.103	3.0
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.374	0.368	-1.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.832	0.852	2.4
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	36 308	35 422	-2.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	101.24	103.50	...

		Air Canada			Canadian		
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.109	0.109	-	0.097	0.097	-
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.379	0.367	-3.2	0.381	0.371	-2.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.881	0.872	-1.0	0.818	0.827	1.1
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	35 174	35 830	1.9	34 764	34 909	0.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	107.71	105.58	...	94.13	100.93	...

[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 Canadien.*

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990

		Total[1]		
		1989	1990	Change Variation
				%
Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.100	0.103	3.0
Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.374	0.368	-1.6
Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.832	0.852	2.4
Total des recettes d'exploitation par employé	$	36 308	35 422	-2.4
Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	101.24	103.50	...

		Air Canada			Canadien		
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
				%			%
Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.109	0.109	-	0.097	0.097	-
Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.379	0.367	-3.2	0.381	0.371	-2.6
Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.881	0.872	-1.0	0.818	0.827	1.1
Total des recettes d'exploitation par employé	$	35 174	35 830	1.9	34 764	34 909	0.4
Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	107.71	105.58	...	94.13	100.93	...

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, April-June 1990

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Avril-juin 1990

		1989	1990	Change / Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 168.6	26 512.1	1.3
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 446	12 622	1.4
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	431 544	452 384	4.8
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	16 490.9	17 063.3	3.5
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	..	...
– International travel – Voyages internationaux	$	106.0	..	...
Average spending per trip (including fares)[4] – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)[4]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	...	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1 056.0	...	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	174.1	188.3	8.2
– International travel – Voyages internationaux	$	327.0	332.9	1.8
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		113.5	118.7	4.6
– Transportation – Transports		110.2	115.5	4.8
– Public transportation – Transport public		101.9	112.4	10.3
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	112.0	118.9	6.2
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		119.6	130.2	8.9
– International travel – Voyages internationaux		103.7	102.9	-0.8
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		112.4	114.8	2.1
– Transport industry – Industrie du transport		111.0	109.9	-1.0
– Air transportation – Transport aérien		110.1	109.4	-0.6
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.9	17.0	...

(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 April-June 1988, the per capita trip spending totalled $115.2 and the average spending per trip, $560.8. – 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 avril-juin 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $115.2 et les dépenses moyennes par voyage, $560.8.*

[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, April-June 1990

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1990

		Levels I-III Niveaux I-III			Levels I-IV Niveaux I-IV		
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		90	101	12.2	264	281	6.4
Passengers – Passagers		8 921	9 106	2.1	9 265	9 245	-0.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	160 760	161 984	0.8	172 320	169 378	-1.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		15 970 341	17 289 574	8.3	16 467 193	17 334 097	5.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 597 034	1 728 957	8.3	1 646 719	1 733 410	5.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		394 328	443 365	12.4	426 002	446 436	4.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 991 362	2 172 323	9.1	2 072 721	2 179 846	5.2
Hours flown – Heures de vol		400	422	5.3	579	581	0.3
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		7 768	7 699	-0.9	7 879	7 739	-1.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	126 735	125 878	-0.7	126 974	126 183	-0.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 836 211	12 861 927	0.2	12 866 102	12 870 291	--
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 283 621	1 286 193	0.2	1 286 610	1 287 029	--
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		370 363	391 104	5.6	370 419	391 191	5.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 653 985	1 677 297	1.4	1 657 030	1 678 220	1.3
Hours flown – Heures de vol		308	320	4.1	318	327	2.7
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 153	1 407	22.0	1 386	1 506	8.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	34 025	36 106	6.1	45 346	43 196	-4.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 134 130	4 427 647	41.3	3 601 092	4 463 806	24.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		313 413	442 765	41.3	360 109	446 381	24.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		23 964	52 261	118.1	55 583	55 245	-0.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		337 377	495 026	46.7	415 692	501 626	20.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		91	101	10.9	153	159	3.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		1	--	-90.3	108	96	-11.7
Hours flown: total – Heures de vol: total		93	102	9.3	261	255	-2.6

[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, April-June 1990

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1990

		Domestic Intérieur		Transborder Transfrontalier		Other international 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		6 251	-0.7	1 523	--	1 471	1.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	113 546	-3.2	14 378	-7.5	41 455	5.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 636 227	3.9	2 502 763	4.9	8 195 107	6.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		663 623	3.9	250 276	4.9	819 511	6.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		144 970	2.7	34 268	-8.8	267 198	8.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		808 593	3.7	284 544	3.1	1 086 709	6.9
Hours flown – Heures de vol		466	4.6	52	2.8	63	-24.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		5 814	-2.1	1 054	-0.6	871	-0.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	79 925	-3.4	10 631	0.7	35 627	5.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 149 505	-1.4	1 425 990	4.1	5 294 795	0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		614 951	-1.4	142 599	4.1	529 480	0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		127 731	3.2	30 680	4.1	232 780	7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		742 682	-0.6	173 279	4.1	762 259	2.6
Hours flown – Heures de vol		249	3.0	38	8.0	40	-3.7
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		437	22.7	469	1.2	600	5.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	33 622	-2.8	3 746	-24.8	5 828	0.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		486 722	217.9	1 076 772	6.1	2 900 312	19.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		48 672	217.9	107 677	6.1	290 031	19.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		17 239	-0.6	3 587	-55.7	34 419	14.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		65 911	101.9	111 264	1.6	324 450	18.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		128	5.9	14	-8.8	17	0.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		89	7.2	-	-	6	-74.8
Hours flown: total – Heures de vol: total		217	6.5	14	-8.8	23	-44.6

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1990

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990

		Total[1]		
		1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		6 223	5 849	-6.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	113 124	110 604	-2.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 072 875	12 640 192	-3.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 307 287	1 264 019	-3.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		367 361	381 460	3.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 674 649	1 645 479	-1.7
Hours flown – Heures de vol		181	173	-4.3
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 824	5 526	-5.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	111 732	109 914	-1.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 898 302	11 823 328	-0.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		17 314 207	17 072 734	-1.4
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	68.72	69.25	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 189 830	1 182 333	-0.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		362 284	379 776	4.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 552 115	1 562 109	0.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 533 834	2 557 075	0.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.26	61.09	...
Hours flown – Heures de vol		170	165	-3.0
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		399	323	-19.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 392	690	-50.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 174 572	816 864	-30.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		117 457	81 686	-30.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		5 077	1 684	-66.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		122 534	83 370	-32.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		10	8	-26.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		10	8	-26.2

[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 Canadien.*

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1990 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990 – fin

		Air Canada			Canadi»n		
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		3 652	3 465	-5.1	2 101	2 384	13.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	69 380	68 916	-0.7	38 742	41 688	7.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 573 550	6 799 286	3.4	4 661 491	5 840 906	25.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		657 355	679 929	3.4	466 149	584 091	25.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		218 566	230 945	5.7	125 458	150 515	20.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		875 921	910 873	4.0	591 607	734 606	24.2
Hours flown – Heures de vol		94	92	-1.6	71	81	13.4
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		3 537	3 333	-5.8	1 916	2 193	14.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	69 356	68 875	-0.7	38 063	41 039	7.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 144 974	6 354 984	3.4	4 284 460	5 468 345	27.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		8 797 246	8 954 204	1.8	6 313 085	8 118 531	28.6
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	69.85	70.97	...	67.87	67.36	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		614 497	635 498	3.4	428 446	546 834	27.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		218 433	230 822	5.7	123 993	148 954	20.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		832 930	866 320	4.0	552 438	695 788	25.9
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		1 364 262	1 395 071	2.3	909 338	1 162 003	27.8
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.05	62.10	...	60.75	59.88	...
Hours flown – Heures de vol		91	90	-1.3	66	75	14.6
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		115	132	14.7	185	191	3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	24	41	73.1	679	649	-4.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		428 576	444 303	3.7	377 031	372 561	-1.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		42 858	44 430	3.7	37 703	37 256	-1.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		133	123	-7.7	1 466	1 561	6.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		42 990	44 553	3.6	39 169	38 818	-0.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		3	2	-11.3	5	5	-2.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		3	2	-11.3	5	5	-2.3

Table 2.4

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

Tableau 2.4

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

	1989	1990	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	52	62	19.2
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	5 337	3 306	-38.1
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	264	264	-
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	-	-
Quebec – Québec	15 373	17 120	11.4
Ontario	3 842	2 880	-25.0
Manitoba	7 183	4 830	-32.8
Saskatchewan	2 274	1 745	-23.3
Alberta	13 446	11 188	-16.8
British Columbia – Colombie-Britannique	27 889	41 076	47.3
Yukon	1 119	1 354	21.0
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	8 089	7 566	-6.5
Total	84 816	91 329	7.7
International	24 964	6 281	-74.8
Total	109 780	97 610	-11.1

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1990

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1990

	1989	1990	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 536 469	1 630 097	6.1
– Passengers – Passagers	1 384 821	1 472 300	6.3
– Goods – Marchandises	151 648	157 797	4.1
Charter services – Services d'affrètement	213 384	225 196	5.5
– Passengers – Passagers	193 665	206 351	6.6
– Goods – Marchandises	19 719	18 845	-4.4
Other flying services – Autres services aériens	3 361	7 962	136.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 206	1 554	28.8
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	85 127	64 503	-24.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 839 547	1 929 313	4.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	22 423	20 039	-10.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	624 644	642 117	2.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	227 397	217 823	-4.2
General services and administration – Services généraux et administration	854 863	899 061	5.2
Depreciation – Dépréciation	70 854	73 187	3.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 800 181	1 852 228	2.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	39 366	77 085	95.8
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (depenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	17 059	51 317	200.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 463	19 097	-15.0
Interest expenses – Intérêts versés	78 665	70 567	-10.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(18 154)	45	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(57 297)	(108)	-99.8
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(17 931)	76 977	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(7 909)	40 359	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(10 022)	36 618	...

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1990

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990

	Total[1]		
	1989	1990	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 320 612	1 363 040	3.2
– Passengers – Passagers	1 185 115	1 223 212	3.2
– Goods – Marchandises	135 497	139 828	3.2
Charter services – Services d'affrètement	72 503	38 429	-47.0
– Passengers – Passagers	69 885	37 839	-45.9
– Goods – Marchandises	2 618	590	-77.5
Other flying services – Autres services aériens	1 904	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	62 432	46 069	-26.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 457 451	1 447 537	-0.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	16 115	13 551	-15.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	466 434	444 309	-4.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	162 542	138 388	-14.9
General services and administration – Services généraux et administration	741 523	750 825	1.3
Depreciation – Dépréciation	53 035	51 552	-2.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 439 649	1 398 626	-2.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	17 802	48 911	174.8
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	13 359	49 459	270.2
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	21 316	17 044	-20.0
Interest expenses – Intérêts versés	59 400	48 267	-18.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(20 968)	1 039	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(45 693)	19 274	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(27 891)	68 186	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(9 109)	36 406	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(18 782)	31 780	...

[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 Canadien.*

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1990 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990 – fin

	Air Canada			Canadien		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
	$ '000	$ '000	%	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	753 524	777 040	3.1	461 842	586 000	26.9
– Passengers – Passagers	670 735	692 418	3.2	414 639	530 794	28.0
– Goods – Marchandises	82 789	84 622	2.2	47 203	55 206	17.0
Charter services – Services d'affrètement	18 017	17 208	-4.5	22 018	21 221	-3.6
– Passengers – Passagers	17 999	17 191	-4.5	21 224	20 648	-2.7
– Goods – Marchandises	18	17	-5.6	795	573	-27.9
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	1 904	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	27 361	21 463	-21.6	35 133	24 606	-30.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	798 901	815 711	2.1	520 898	631 826	21.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	9 090	9 196	1.2	4 306	4 355	1.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	223 265	238 439	6.8	178 791	205 870	15.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	95 353	81 264	-14.8	57 236	57 124	-0.2
General services and administration – Services généraux et administration	382 543	410 571	7.3	296 918	340 254	14.6
Depreciation – Dépréciation	31 483	33 143	5.3	16 102	18 410	14.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	741 732	772 613	4.2	553 352	626 013	13.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	57 169	43 098	-24.6	(32 454)	5 814	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	8 369	333	-96.0	38	49 126	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	12 461	24 369	95.6	7 396	(7 325)	...
Interest expenses – Intérêts versés	27 731	31 531	13.7	11 690	16 736	43.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	71	833	...	108	205	90.3
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(6 828)	(5 996)	-12.2	(4 148)	25 270	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	50 340	37 102	-26.3	(36 602)	31 084	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	21 416	17 162	-19.9	(13 642)	19 244	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	28 924	19 940	-31.1	(22 960)	11 840	...

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 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, Avril-juin 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	5 823	6 182	6.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	108 369	113 628	4.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 361	8 997	7.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	64 603	64 842	0.4
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 885	3 465	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	42 017	33 098	-21.2
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 000	9 357	17.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	72 686	85 173	17.2
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 508	17 850	8.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	125 506	132 668	5.7
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	8 193	7 462	-8.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	81 123	74 638	-8.0
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 770	53 313	5.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	494 305	504 046	2.0
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 141 970	1 169 570	2.4
Cost – Coût	$ '000	287 620	307 029	6.7
Gasoline – Essence	L '000	9 243	8 451	-8.6
Cost – Coût	$ '000	5 285	5 176	-2.1
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	232	231	-0.5
Cost – Coût	$ '000	1 503	1 562	3.9
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	86	95	11.3
Cost – Coût	$ '000	184	221	20.2

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1990

		Total	Air Canada	Canadien
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 172	1 799	1 373
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	84 488	47 361	37 127
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 581	3 425	3 156
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	53 099	27 114	25 985
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 497	187	1 310
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	16 881	5 253	11 628
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 050	3 640	3 410
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	67 040	37 317	29 723
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 450	8 508	6 942
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	120 768	76 367	44 401
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 115	5 207	1 908
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	72 642	59 253	13 389
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	40 865	22 766	18 099
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	414 918	252 665	162 252
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	904 792	504 511	400 281
Cost – Coût	$ '000	225 892	123 889	102 004
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	84	30	53
Cost – Coût	$ '000	426	188	238
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-
Cost – Coût	$ '000	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares[1] for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) reached 130.2 in the second quarter of 1990, up 8.9% compared to the second quarter of 1989. The most notable source of price increases was in discount fares, which jumped sharply (10.8%), to average 123.3. The economy fares[2] rose by 7.2% during the second quarter of 1990 over the same period in 1989, posting their twenty-sixth consecutive increase.

During the second quarter of 1990, the economy fares rose faster in the northern sector (9.0%), where services are still regulated than in the southern sector (7.2%). Also, during the second 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 9.7%, while they jumped by 10.9% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares decreased by 0.8% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 2.8%, while the discount fare index slightly decreased by 1.5%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the second quarter of 1990, 62.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represents an increase of 3.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This rise followed five consecutive quarterly decreases. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 66.8%, up from 66.0% in 1989.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the second quarter of 1990. In the southern sector, 63.4% of passenger traffic (representing 67.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the second quarter of 1989, the corresponding figures were 60.2% for passengers and 66.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 49.0% of the traffic during the second quarter of 1990, up from 43.9% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.8 percentage points (46.7% to 52.5%) during the same period.

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

[2] *Includes business class fares.*

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs[1] pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 130.2 au cours du deuxième trimestre de 1990, en hausse de 8.9% par rapport au deuxième trimestre de 1989. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (10.8%), pour s'établir à 123.3. Les tarifs économiques[2] se sont accrus de 7.2% au cours du deuxième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur vingt-sixième augmentation consécutive.

Au cours du deuxième trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (9.0%), où les services sont encore réglementés que dans le secteur sud (7.2%). Également, au cours du deuxième 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 9.7% alors qu'ils se sont accrus de 10.9% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisé a diminué de 0.8% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 2.8%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement diminué de 1.5%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1990, 62.9% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 3.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Cette hausse fait suite à cinq baisses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 66.0% en 1989 à 66.8% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du deuxième trimestre de 1990. Dans le secteur sud, 63.4% du trafic de passagers (représentant 67.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 60.2% et 66.5% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 49.0% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1990, une augmentation par rapport à 43.9% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5.8 points de pourcentage (de 46.7% à 52.5%) au cours de la même période.

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

[2] *Comprend la classe affaires.*

Table 5.1

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

Tableau 5.1

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

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
Domestic - Intérieur	**1989 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
	II	130.2	135.7	123.3
Southern services - Services secteur sud	1989 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
	II	130.4	136.0	123.3
Northern services - Services secteur nord	1989 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
	II	124.4	129.7	118.0
International	**1989 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
	II	102.9	116.4	100.2

Figure 5.1

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

Figure 5.1

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

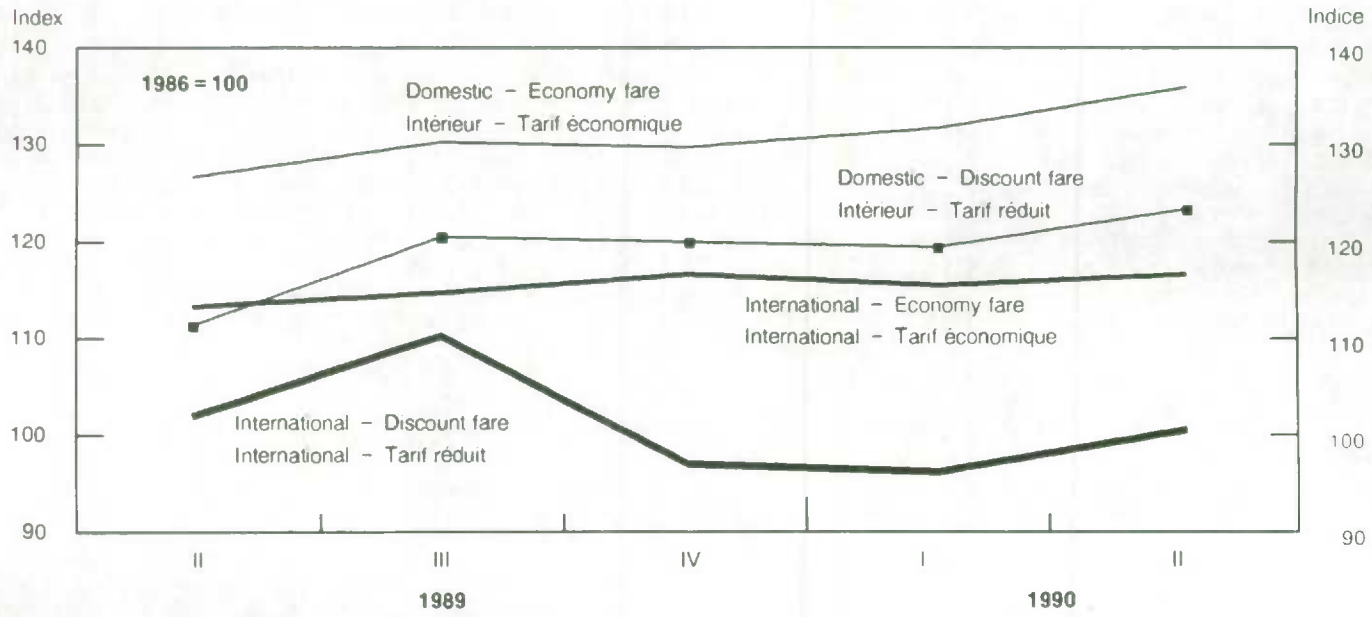


Table 5.2

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

Tableau 5.2

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

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	%									
Domestic – Intérieur	0.4	0.3	6.9	7.8	30.1	25.4	59.6	62.9	3.1	3.6
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.3	7.2	8.1	29.1	24.4	60.2	63.4	3.1	3.7
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2	4.8	5.5	40.7	34.1	51.2	57.0	3.0	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.6	0.5	8.8	9.8	20.8	18.1	66.6	67.6	3.2	4.1
Northern services – Services secteur nord	-	"	0.2*	0.6	55.2	49.7	43.9	49.0	0.7*	0.6
International	0.9	0.8	6.6	7.5	19.6	16.8	65.9	68.1	7.1	6.8

Table 5.3

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

Tableau 5.3

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

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	%									
Domestic – Intérieur	0.7	0.5	9.3	10.6	20.9	18.1	66.0	66.8	3.2	3.9
Southern services – Services secteur sud	0.7	0.6	9.5	10.9	20.0	17.3	66.5	67.3	3.3	4.0
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2	4.9	5.4	39.0	31.8	52.8	59.5	3.1	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.7	0.6	10.3	11.7	16.9	15.0	68.7	68.5	3.3	4.2
Northern services – Services secteur nord	-	"	0.2*	0.8*	52.3	46.0	46.7	52.5	0.8*	0.7
International	1.2	1.0	7.5	9.1	8.6	8.0	76.2	74.8	6.6	7.1

*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, April-June 1990

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, Avril-juin 1990

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	5.6*	7.3	34.4	26.3	58.0	64.7	2.0	1.7*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	**	**	**	31.9	21.1	63.7	75.1	2.7*	2.9*
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.3*	0.3*	7.8	9.0	29.5	23.5	60.1	63.2	2.3	4.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	-	0.3*	**	31.9	21.7	64.2	74.1	3.6	3.5*
Quebec – Québec	0.3	0.2	6.8	7.7	35.5	24.2	53.6	63.6	3.9	4.3
Ontario	0.5	0.4	8.3	9.4	29.4	22.2	58.3	63.9	3.5	4.1
Manitoba	0.1*	0.1*	6.1	6.5	33.1	30.2	58.1	60.0	2.6	3.3
Saskatchewan	**	0.1*	4.5	5.3	32.8	29.3	59.3	62.8	3.3	2.6
Alberta	0.4	0.4	6.2	7.1	31.1	31.6	59.9	58.2	2.4	2.7
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.4	0.3	5.7	6.5	24.9	25.3	66.5	64.7	2.5	3.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.4	0.3	6.9	7.8	30.1	25.4	59.6	62.9	3.1	3.6

[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 second quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 67.6% of passenger volume and 68.5% of passenger-kilometres; this compares with 57.0% and 59.5% respectively, for short-haul services.

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

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.6% du volume de passagers et 68.5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.0% et 59.5%.

Table 5.5

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

Tableau 5.5

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

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group - Groupe tarifaire									
				First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	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	186	204	9.7	0.1*	0.1*	3.1	3.7	40.0	39.5	54.6	54.9	2.2	1.7
Edmonton[1]	63	63	-0.7	-	-	**	0.5*	62.7	72.0	36.2	26.5	0.8*	0.9*
Halifax	7	1	-82.0	-	-	**	**	39.5*	**	58.4	70.8*	1.8*	**
Montréal[2]	265	227	-14.2	0.3*	0.2	6.8	7.8	39.7	24.0	49.1	63.6	4.0	4.4
Ottawa	158	148	-6.4	0.3*	0.2*	7.0	8.0	44.1	38.1	45.7	50.2	2.9	3.5
Regina	27	26	-3.8	**	**	2.6*	3.1*	49.0	45.7	45.7	49.1	2.6*	1.9*
Saskatoon	25	28	14.1	-	**	0.9*	1.6*	48.5	44.6	47.1	50.8	**	3.0*
Toronto	430	385	-10.6	0.3	0.3	7.1	7.7	42.2	29.1	46.5	58.8	3.9	4.1
Vancouver	164	174	6.3	0.1*	**	3.8	3.9	28.2	30.0	66.1	63.6	1.8*	2.5
Winnipeg	33	31	-5.3	**	-	1.3*	1.7*	58.4	54.9	38.5	41.3	1.7*	2.1*
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	165	163	-1.4	1.0*	1.0*	12.3	14.0	15.4	15.4	68.5	66.2	2.8	3.4
Edmonton[1]	186	184	-1.1	0.3*	0.4*	6.1	7.3	24.8	22.4	66.1	66.1	2.8	3.8
Halifax	157	162	3.5	0.3*	0.3*	8.4	9.1	28.9	23.5	60.0	63.1	2.4	4.0
Montréal[2]	124	104	-16.2	0.3*	**	8.8	8.9	24.6	20.7	62.8	65.9	3.5	4.4
Ottawa	93	91	-2.8	**	0.3*	10.0	9.9	27.5	22.1	60.2	62.5	2.0*	5.2*
Regina	39	41	6.8	**	**	6.8	7.9*	20.3	19.5	68.9	69.5	3.9	3.1*
Saskatoon	35	39	12.3	**	**	6.0*	6.7	22.6	17.5	68.1	73.5	3.2	2.2
Toronto	690	693	0.4	0.8	0.6	10.1	11.1	16.1	14.0	69.4	70.1	3.6	4.2
Vancouver	361	368	1.9	0.7	0.6	8.6	10.0	18.5	17.4	68.9	67.8	3.3	4.3
Winnipeg	188	191	1.3	0.1*	0.1*	7.3	7.6	26.1	23.9	63.5	64.8	2.9	3.6

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

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

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

The increase in the proportion of discount fares, during the second quarter of 1990 compared to 1989, can be attributed to three principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the fare wars between the major carriers and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales. Finally, the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers reduced the size of the

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places. Finalement, le transfert des routes

Table 5.6

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

Tableau 5.6

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

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	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	163.6	-21.3	200.1	4.5	136.7	5.8	99.0	8.4	88.8	-3.0
Edmonton[1]	-	-	108.7	...	98.8	6.3	73.5	6.8	53.5*	-16.5
Halifax	-	-	**	...	**	...	67.1	8.3	**	...
Montréal[2]	196.8	7.0	179.6	6.6	152.8	4.0	91.3	1.2	70.4	-15.6
Ottawa	159.8	-2.5	155.0	5.3	132.4	4.6	86.1	7.6	73.2	-1.7
Regina	**	...	186.5	11.7	169.2	5.7	93.9	10.2	94.5	-6.4
Saskatoon	**	...	191.8	0.4	173.8	8.8	88.3	9.1	111.1*	...
Toronto	178.6	-2.2	171.7	5.3	148.4	4.8	90.5	3.0	73.1	-16.5
Vancouver	**	...	202.0	4.1	173.0	4.4	105.2	5.4	99.1	8.7
Winnipeg	-	...	192.4	8.6	187.4	7.9	96.0	11.1	102.0	8.5
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	610.6	11.1	502.2	9.6	358.3	3.7	198.4	10.5	224.6	-14.3
Edmonton[1]	566.7	10.0	458.8	7.2	287.1	5.0	166.7	11.0	200.2	4.4
Halifax	366.7	8.6	287.9	4.5	238.9	6.5	131.5	10.0	181.5	7.9
Montréal[2]	**	...	535.6	15.5	357.2	13.4	196.5	17.8	231.6	-13.0
Ottawa	584.8	...	488.3	10.4	336.9	8.5	193.1	12.0	246.6	-4.3
Regina	**	...	407.8	5.9	337.1	8.6	159.8	7.6	200.9	-7.0
Saskatoon	**	...	423.1	5.2	320.4	6.5	158.0	4.5	215.9	3.8
Toronto	617.7	4.5	480.4	10.7	330.6	4.4	184.8	12.0	207.9	-11.0
Vancouver	694.0	2.6	572.6	7.8	345.1	4.6	204.8	8.9	249.4	-1.5
Winnipeg	315.8	...	343.4	7.1	296.7	6.5	149.7	17.9	179.6	11.3

[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'.*

major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

International Sector

During the second quarter of 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (68.1%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.2 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the second quarter of 1990, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, the range varies rather widely from one province to another, with 58.2% for Alberta to 75.1% for Prince Edward Island (see Table 5.4). Manitoba and Saskatchewan were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown, 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.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Alberta and British Columbia and the territories which witnessed declines of 1.7 percentage points and 1.8 percentage points, respectively. The largest increases were in Prince Edward Island (11.4 percentage points) and Quebec (10.0 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a consistent trend throughout all the selected cities[3] seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in the second 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 second quarter of 1990 increased in eight of the top ten Canadian cities. The gains ranged from 0.3 percentage point in Calgary to 14.5 percentage points in Montréal. The proportion edged down from 36.2% to 26.5% in Edmonton and from 66.1% to 63.6% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Calgary and Vancouver, posted slight gains; these ranged from 0.6 percentage point in Regina to 5.4 percentage points in Saskatoon. The proportion remained at the same level as in 1989 in Edmonton.

[3] *Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990.*

Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1990, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (68.1%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 2.2 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 58.2% en Alberta et 75.1% à l'Île-du-Prince-Édouard (voir tableau 5.4). Le Manitoba et la Saskatchewan étaient les seules provinces avec l'Alberta, 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 à l'Île-du-Prince-Édouard, 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 Charlottetown, 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.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 1.7 point de pourcentage et 1.8 point de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent à l'Île-du-Prince-Édouard (11.4 points de pourcentage) et au Québec (10.0 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies[3], à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit au cours du deuxième 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 deuxième trimestre de 1990 a augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes. Les hausses variaient entre 0.3 point de pourcentage à Calgary et 14.5 points de pourcentage à Montréal. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 36.2% à 26.5% à Edmonton et de 66.1% à 63.6% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Calgary et Vancouver, ont enregistré un faible gain, compris entre 0.6 point de pourcentage à Regina et 5.4 points de pourcentage à Saskatoon. La proportion est demeurée au même niveau qu'en 1989 à Edmonton.

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

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (73.5%) ranked first, followed by Toronto (70.1%) and Regina (69.5%). For business class fares, the leading cities were Calgary (14.0%), Toronto (11.1%) and Vancouver (10.0%).

Average Fares

According to the fare basis data, during the second quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to $188, up 8.2% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to $333, an increase of 1.8% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged $225; the lowest in Montréal, where it averaged $159. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto ($196) and Winnipeg ($193). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 2.7% in Montréal to 10.2% in Winnipeg.

During the second quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities (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. Winnipeg (17.9%) and Montréal (17.8%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of $187 for short-haul trips, while Calgary registered a high of $358 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (73.5%) s'est classée au premier rang, suivie de Toronto (70.1%) et Regina (69.5%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (14.0%), Toronto (11.1%) et Vancouver (10.0%).

Tarifs moyens

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du deuxième 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 $188, en hausse de 8.2% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à $333, en hausse de 1.8% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $225 à Vancouver et $159 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto ($196) et Winnipeg ($193). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 2.7% à Montréal et 10.2% à Winnipeg.

Au cours du deuxième trimestre de 1990, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (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. Winnipeg (17.9%) et Montréal (17.8%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $187 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $358 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 formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

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

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).

(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).

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

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'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 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 second quarter of 1990 are shown in the following table with comparative second 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 deuxième trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990	% Change Variation en %	
Level I	3	2	-33.3	Niveau I
Level II	19	25	31.6	Niveau II
Level III	68	73	7.4	Niveau III
Level IV	174	166	-4.6	Niveau IV
Total	**264**	**266**	**0.8**	**Total**

c) The number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1990, are as follows: Level III - 1, Level IV - 14.

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.

e) The following charter carriers suspended operations between October 1989 and April 1990: Holidair Airways in October of 1989, (Holidair Airways began operations in February 1989), Minerve Canada Inc. in December 1989, Points of Call Airlines in January 1990, Vacationair also in January 1990, Crown Air in February 1990, and Soundair Corp. (Odyssey International) in April 1990.

f) Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.

c) Pour le deuxième trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 1, niveau IV - 14.

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) Les transporteurs suivants qui ont effectué des services d'affrètement ont suspendu leurs opérations entre les mois d'octobre 1989 et avril 1990: Holidair airways en octobre 1989 (Holidair airways a commencé ses opérations en février 1989), Minerve Canada Inc. en décembre 1989, Points of Call Airlines ainsi que Vacationair en janvier 1990, Crown Air en février 1990 et Soundair Corp. (Odyssey International) en avril 1990.

f) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien 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 scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

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

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

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

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

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

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

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

Terms Related to Fare Basis Data

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

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

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

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

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

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

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

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

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

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

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

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

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. Sonté galement incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins $250.000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

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

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

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

- **Autres**. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

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

OR

Chief
Aviation Statistics Centre

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

March 1991

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

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

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

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

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

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

OU

Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

Mars 1991

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

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

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

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

February 1991

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

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

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

Février 1991

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

FAX TO: (613) 951-1584

This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number *(please enclose)* _____

☐ Payment enclosed $ _____

☐ Bill me later (max. $500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Account Number _____

Expiry Date _____

Signature _____

Client Reference Number _____

Catalogue Number	Title	Required Issue	Annual Subscription or Book Price			Qty	Total $
			Canada $	United States US$	Other Countries US$		

	SUBTOTAL	
Canadian customers add 7% Goods and Services Tax.	**GST (7%)**	
Please note that discounts are applied to the price of the publication and not to the total amount which might include special shipping and handling charges and the GST.	**GRAND TOTAL**	

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. Clients from the United States and other countries pay total amount in US funds drawn on a US bank.

For faster service ☎ **1-800-267-6677** ☎ **VISA and MasterCard Accounts**

PF 03681 1991-01

Version française de ce bon de commande disponible sur demande

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

Statistics Canada Library
Bibliothèque Statistique Canada
1010067749

POSTEZ À :
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584

Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise _____

Service _____

À l'attention de _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. _____

MODALITÉS DE PAIEMENT

☐ Numéro d'ordre d'achat *(inclure s.v.p.)* _____

☐ Paiement inclus _____ $

☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 $)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

Nº de compte

Date d'expiration

Signature _____

Numéro de référence du client _____

Numéro au catalogue	Titre	Édition demandée	Abonnement annuel ou prix de la publication			Qte	Total $
			Canada $	États-Unis $ US	Autres pays $ US		

	TOTAL	
Les clients canadiens ajoutent la taxe de 7 % sur les produits et services.	**TPS (7 %)**	
Veuillez noter que les réductions s'appliquent au prix des publications et non au total général; ce dernier pouvant inclure des frais de port et de manutention particuliers et la TPS.	**TOTAL GÉNÉRAL**	

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

Pour un service plus rapide, composez ☎ **1-800-267-6677** ☎ **Comptes VISA et MasterCard**

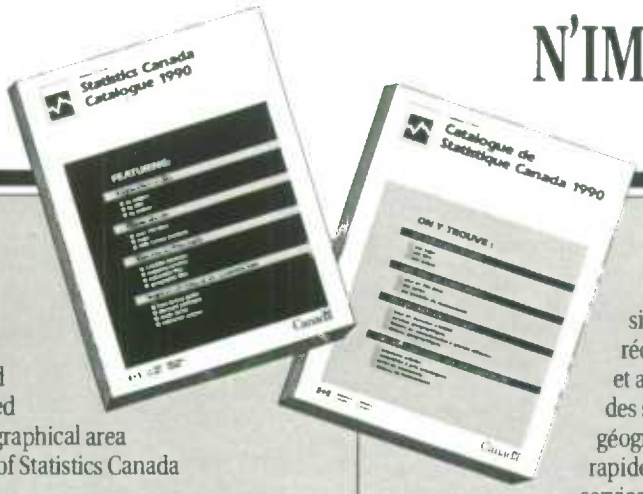
PF 03681 1991-01

This order coupon is available in English upon request

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

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 apprécierez l'accès rapide que vous procure les renvois.

☐ Vous repérerez 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** (nº 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.

THE MARKET RESEARCH HANDBOOK 1991

The fastest way to get off to a good start !

Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The Market Research Handbook 1991 can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them.
It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for . . .

. . . socio-economic and demographic profiles of 45 urban areas?

. . . revenue and expenditure data for retailers and small businesses?

The **Market Research Handbook 1991** has it all . . . and more. It provides information on:

- personal spending
- size and composition of households
- wages and salaries
- investment in Canadian industries
- labour force in various industries
- industry and consumer prices

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the **Market Research Handbook 1991** close at hand for easy reference.

The **Market Research Handbook 1991** (Cat. no. 63-224) is $94 (plus 7 % GST) in Canada, US$113 in the United States and US$132 in other countries.

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

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

LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ 1991

Pour partir du bon pied !

Des séances de remue-méninges jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir ? Le **Recueil statistique des études de marché 1991** peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez plus de temps et de ressources à l'élaboration de votre stratégie.

Ce recueil statistique est le plus exhaustif qui soit sur les consommateurs canadiens et les entreprises qui les servent. Il vous aide à définir et situer vos marchés cibles.

Vous cherchez . . .

. . . des profils socio-économiques et démographiques de 45 régions urbaines ?

. . . des données sur les recettes et les dépenses de détaillants et de petites entreprises ?

Le **Recueil** contient tout cela . . . et plus encore :

- dépenses personnelles
- taille et composition des ménages
- traitements et salaires
- investissements par secteur d'activité économique
- population active par secteur d'activité
- prix de l'industrie et de la consommation

Si c'est l'un de nos succès depuis 1977, c'est parce qu'il vous renseigne en long et en large sur le marché. Pour économiser temps et argent, vous ne sauriez vous en passer.

Le **Recueil statistique des études de marché 1991** (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 $ (TPS de 7% en sus) au Canada, 113 $ US aux États-Unis et 132 $ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre 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.