

c3

Catalogue 51-002 Quarterly



Air Carrier Operations in Canada

July - September 1990

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet - septembre 1990

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS



Aviation

Statistics
CanadaStatistique
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 ordinolingué et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

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

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro de bélénographe (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 bélénographe 1(613)951-1584

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

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

July-September 1990

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

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 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.

June 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. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

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

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire
ou de transmettre le contenu de la présente
publication, sous quelque forme ou par
quelque moyen que ce soit, enregistrement
sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique,
ou autre, ou de l'emmager dans un système
de recouvrement, sans l'autorisation écrite
préalable du ministre des Approvisionnements
et Services Canada.

Juin 1991

Canada : 24,25 \$ l'exemplaire,
97 \$ par année
États-Unis : 29 \$ US l'exemplaire,
116 \$ US par année
Autres pays : 34 \$ US l'exemplaire,
136 \$ US par année

Catalogue 51-002, vol. 21 n° 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

Conversion Factors

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

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

Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head. B. Snider, T. Horricks and C. Bakker are the Statisticians, and G. Fleury is acting Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétra 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.

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, T. Horricks et C. Bakker sont les statisticiens et G. Fleury est le chef intérimaire de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétra 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.

Table of Contents

	Page
Highlights	v
Introduction	vii
Special Articles	viii
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	vii
Études spéciales	viii
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		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	Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	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
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes to Users		Notes aux utilisateurs	
Methodology and Data Limitations	21	Méthodes et restrictions	21
Factors Which May Have Influenced the Data	25	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	25
Glossary	26	Glossaire	28
Publications Available from the Transportation Division	32	Publications disponibles à la Division des transports	32

Table des matières – fin

Highlights

Operating Statistics

- The number of carriers increased to 281 in the third quarter of 1990. There were 259 carriers in the same period in 1989. This change included the presence of Wardair in the market in 1989 and their subsequent amalgamation into Canadian Airlines International Limited in 1990.
- Overall, the decline between the third quarters of 1989 and 1990 in the total number of passengers for Levels I to IV of almost 2% was comprised of a 2% decline in the number of scheduled passengers and an increase of slightly less than 3% in the number of charter passengers. The number of scheduled passengers decreased for Level I (6%), increased for Level II (19%), decreased for Level III (46%) and decreased for Level IV (64%). The number of charter passengers showed percentage decreases for Level I (27%) and increases for Level II (54%) while Levels III (5%) and IV (61%) showed decreases.
- Total passengers and total passenger-kilometres reported by Air Canada and Canadian Airlines International in the third quarter of 1990 increased by 2% and 10% respectively over the same quarter of 1989. Canadian Airlines International scheduled passengers (16%) and passenger-kilometres (23%) also showed greater percentage increases from the previous year than Air Canada (- 5% and 4% respectively). In total, charter services were down between the two carriers. The decreases for Air Canada in the number of passengers (16%) and passenger-kilometres (26%) were only partially offset by increases in Canadian Airlines International of 6% and 3% respectively, for the same period.
- In the third quarter of 1990, there was a 12% decline in the average trip length of charters for Air Canada from the same quarter in the previous year. This was the fourth consecutive quarterly decline. Canadian Airlines International experienced an average trip length decrease of only 2% for charter flights over the quarter.

Financial Data

- Total operating revenues increased 5% to \$2.2 million for Level I to III carriers between the third quarter of 1989 and 1990. This gain included a 21% increase in charter services revenue. Revenue from scheduled services increased 5% over the same period.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de transporteurs a atteint 281 au cours du troisième trimestre de 1990. Au même trimestre de 1989, on en comptait 259. Ce changement inclut la présence de Wardair sur le marché en 1989 et plus tard, à sa fusion avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée en 1990.
- En général, la diminution de presque 2% du nombre de passagers des niveaux I à IV, entre les troisièmes trimestres de 1989 et 1990, a résulté d'une baisse de 2% du nombre de passagers des services réguliers et d'un faible accroissement de presque 3% des passagers des services d'affrètement. Le nombre de passagers des services réguliers a diminué pour le niveau I (6%), a augmenté pour le niveau II (19%), a diminué pour le niveau III (46%) et a diminué pour le niveau IV (64%). Le nombre de passagers des services d'affrètement a diminué pour le niveau I (27%) et a progressé pour le niveau II (54%) alors que les niveaux III (5%) et IV (61%) ont enregistré des baisses.
- Au troisième trimestre 1990, le nombre total de passagers et de passagers-kilomètres déclarés par les transporteurs aériens Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée a augmenté de 2% et 10% respectivement, par rapport au même trimestre de 1989. Le nombre de passagers (16%) et de passagers-kilomètres (23%) pour les services réguliers déclaré par les Lignes aériennes Canadien International Ltée a augmenté plus que les augmentations d'Air Canada (-5% et 4% respectivement) par rapport à l'année précédente. Au total, considérant les deux transporteurs, les services d'affrètement ont diminué. La diminution du nombre de passagers (16%) et de passagers-kilomètres (26%) déclarés par Air Canada a été contrebalancée en partie par les augmentations de 6% et 3% respectivement des Lignes aériennes Canadien International Ltée durant la même période.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, on a observé une baisse de 12% de la distance moyenne de voyage des affrètements d'Air Canada, comparativement au même trimestre de l'année précédente. Ce fut la quatrième baisse trimestrielle de suite pour Air Canada. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont connu une diminution de seulement 2% de la distance moyenne de voyage pour leurs services d'affrètement au cours du trimestre.

Données financières

- Les recettes d'exploitation des transporteurs de niveaux I à III ont augmenté de 5%, pour se chiffrer à \$2.2 millions entre les troisièmes trimestres de 1989 et 1990. Cette hausse inclut une augmentation de 21% des recettes provenant de services d'affrètement. Les recettes des services réguliers ont augmenté de 5% par rapport à l'année précédente.

- Total operating revenues for Level I carriers decreased less than 1% from the third quarter in the previous year. This decline was partly a result of a 38% decrease in charter services revenue. Scheduled services revenue increased 3% compared to the same period in 1989.
- Air Canada's operating income in the third quarter of 1990 was \$80 million, down 27% from the same quarter in the previous year. This, in part, was due to a 32% decline in charter services revenues. Canadian Airlines International Ltd.'s operating income rose 54% to \$72 million. This included a 26% increase in revenue from scheduled services.
- Turbine fuel consumption for Level I to III carriers decreased 2% to 1.3 billion litres between the third quarters of 1989 and 1990. The cost of this fuel increased 5% over the same time.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the third quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 9% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 7%. For the international markets, the economy fare index rose by 7%, while the discount fare index increased by nearly 3%.
- During the third quarter of 1990, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 65% in 1989. For the international markets, over two out of every three (70%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Two provinces (Alberta and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the third quarter of 1990. Quebec and Ontario with increases of about 16 and 6 percentage points respectively, compared to the same period in 1989, posted the largest increases.
- During the third quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$194, up 5% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$380, an increase of 3% relative to a year earlier.

- Les recettes totales d'exploitation des transporteurs de niveau I ont diminué de moins de 1% par rapport à celles du troisième trimestre de l'année précédente. Cette baisse fut partiellement due à une diminution de 38% des recettes des services d'affrètement. Les recettes provenant de services réguliers ont augmenté de 3% comparativement au troisième trimestre de 1989.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, le revenu d'exploitation d'Air Canada a totalisé \$80 millions, une baisse de 27% comparativement au même trimestre de l'année précédente. Ces pertes sont attribuables, en partie, à une diminution de 32% des recettes des services d'affrètement. Le revenu d'exploitation des Lignes aériennes Canadien International Ltée a augmenté de 54% pour atteindre \$72 millions. Cette hausse inclut une augmentation de 26% des recettes régulières.
- La consommation de carburant à turbine pour les transporteurs de niveaux I à III a diminué de 2% pour s'établir à 1.3 milliard de litres entre les troisièmes trimestres de 1989 et 1990. Le coût de ce carburant a augmenté de 5% au cours de la même période.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 9% au cours du troisième trimestre de 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 7%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 7%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de près de 3%.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, 68% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 65% en 1989. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (70%) 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 troisième trimestre de 1990. Le Québec et l'Ontario avec des hausses respectives d'environ 16 et 6 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1989.
- Au cours du troisième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$194, en hausse de 5% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$380, en hausse de 3% par rapport à l'année précédente.

Introduction

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

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

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

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

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

Introduction

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

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

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

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

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

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

Special Articles

Level I Carriers Direct Flying Expenses, 1982 to the Third Quarter of 1990

In this article the operating expenses attributable to various operations of air carriers will be analysed for the period 1982 until the third quarter of 1990. The analysis will be based on annual data from 1982 to 1989 and quarterly data for the period from the first quarter of 1989 to the third quarter of 1990.

The airlines considered in this analysis are Level I carriers which amalgamated to become Canadian Airlines International Limited (CAIL) in 1990 and Air Canada. From 1982 to 1987, Air Canada, CP Air, AirBC, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines, Quebecair, and Wardair were included in Level I. The Level I carriers studied in this analysis included all of the above except Quebecair and AirBC because these carriers did not at any time amalgamate with Air Canada or with Canadian Airlines International Limited.

In 1987, CP Air began reporting those operations previously reported by CP Air, Eastern Provincial Airways and Nordair. During the second quarter of 1987, Canadian Airlines International Limited began reporting on behalf of the merged operations of Canadian Pacific Airlines Limited and Pacific Western Airlines Limited. So, from 1987 until 1990, the carriers studied included Air Canada, Canadian Airlines International Limited, and Wardair. Wardair's operations were amalgamated with Canadian Airlines International Limited during the first quarter of 1990; therefore, during 1990, Air Canada and Canadian Airlines International Limited were included in Level I.

The five main categories of total direct flying expenses for the years 1982 to 1989 were aircraft operations expenses, maintenance of flight equipment, in-flight service, depreciation of flight equipment, and interest expense for flight equipment. The quarterly data representing total operating expenses contained the following categories: maintenance of ground property and equipment, aircraft operations expense, maintenance of flight equipment, general services and administration, and depreciation. Therefore, aircraft operations expense was a category of both direct flying expenses and total operations expenses.

The questions to be addressed are:

What item was the highest proportion of expenses for Level I carriers?

Why were these the highest?

What has happened to input prices to affect the proportions of operating expenses?

Do the data show a change in the 1990 proportions of expenses?

Étude spéciales

Dépenses d'exploitation directes des transporteurs de niveau I, de 1982 au troisième trimestre de 1990.

Le présent article porte sur les dépenses d'exploitation attribuables aux diverses opérations des transporteurs aériens pour la période allant de 1982 au troisième trimestre de 1990. L'analyse se fonde sur les données annuelles de 1982 à 1989 et les données trimestrielles pour la période allant du premier trimestre de 1989 au troisième trimestre de 1990.

Les compagnies aériennes qui font l'objet de l'analyse sont les transporteurs de niveau I qui se sont fusionnés pour devenir les Lignes aériennes Canadien International (le Canadien) en 1990 et Air Canada. De 1982 à 1987, Air Canada, CP Air, AirBC, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines, Quebecair et Wardair faisaient partie des transporteurs de niveau I. L'analyse effectuée portait sur tous ces transporteurs de niveau I, sauf Quebecair et AirBC car ces transporteurs ne se sont jamais fusionnés à Air Canada ou aux Lignes aériennes Canadien International.

En 1987, CP Air a commencé à déclarer les opérations que déclaraient auparavant CP Air, Eastern Provincial Airways et Nordair. Au cours du deuxième trimestre de 1987, le Canadien a commencé à déclarer les opérations de fusion des compagnies les Lignes Aériennes Canadien Pacifique et Pacific Western Airlines Limited. Ainsi, de 1987 à 1990, les transporteurs observés étaient Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International et Wardair. Les opérations de Wardair ont été amalgamées à celles du Canadien au cours du premier trimestre de 1990. Ainsi, en 1990, Air Canada et le Canadien faisaient partie des transporteurs de niveau I.

Les cinq principaux postes de dépenses totales d'exploitation directes pour les années 1982-1989 étaient les frais d'exploitation des aéronefs, l'entretien de l'équipement de vol, les services de vol, l'amortissement de l'équipement de vol et les frais d'intérêt de l'équipement de vol. Les données trimestrielles sur les dépenses totales d'exploitation comportaient les postes suivants: frais d'entretien des biens et de l'équipement de vol, frais d'exploitation des aéronefs, entretien de l'équipement de vol, frais généraux et administration, et amortissement. Ainsi, les dépenses d'exploitation des aéronefs étaient une catégorie tant des dépenses d'exploitation directes que des dépenses totales d'exploitation.

Les questions posées sont les suivantes:

Quel poste a représenté le pourcentage le plus élevé des dépenses des transporteurs de niveau I?

Pourquoi ce poste était-il le plus élevé?

Comment le coût des intrants a-t-il influé sur les pourcentages des dépenses d'exploitation?

Les données révèlent-elles un changement dans les pourcentages des dépenses pour 1990?

Based on annual data from 1982 to 1989, the aircraft operations expenses category comprised the greatest proportion of total direct flying expenses. Aircraft operations expenses were consistently over half of direct flying expenses. (see Table 1). Total operating expenses include a broader group of expense items than direct flying expenses. Of total operating expenses, aircraft operations expenses were the second largest proportion of expenses, following general services and administration expenses. (see Table 2)

Table 1

Aircraft Operations as a Proportion of Direct Flying Expenses for Level I Carriers

Year Année	Proportion Rapport	Year Année	Proportion Rapport
	%		%
1982	71.3	1986	51.8
1983	56.1	1987	51.3
1984	54.1	1988	53.6
1985	53.9	1989	55.4

Table 2

Proportion of Total Operating Expenses For Level I Carriers 1982-1989

Year Année	Maintenance Aircraft Operations Exploitation des aéronefs de vol	Maintenance Flight Equipment Entretien de l'équipement au sol	General Ground Property Entretien des biens d'adminis- tration	Depre- ciation Amortis- sement	Services Adminis- tration Frais généraux
			%		
1982	38.2	9.8	1.2	6.3	44.6
1983	37.8	9.7	0.8	6.1	45.6
1984	36.1	10.0	1.0	6.1	46.8
1985	35.7	9.9	1.1	6.1	47.1
1986	33.1	10.2	1.0	5.8	49.8
1987	31.3	8.8	3.0	5.5	51.4
1988	31.6	10.5	1.1	4.2	52.7
1989	32.9	10.5	1.0	3.6	52.0

In the aircraft operations expenses category, the greatest proportion of expenses were on aircraft fuel and oil. From 1982 to 1989, there was a decline in this proportion. (see Figure 1). In 1982, the Level I carriers considered in this study, spent 72% or \$1.06 billion, of their aircraft operations expenditures on fuel and oil, while by 1989, this expenditure declined to 49%. or \$872 million (see Figure 1). The value of fuel and oil expenses dropped by 17.7% over this period. Fuel expenses were a major portion of total direct flying expenses in 1982 (92%); this percentage declined to 55% in 1989.

Selon les données annuelles pour 1982-1989, la catégorie des dépenses d'exploitation des aéronefs comportait le pourcentage le plus élevé de dépenses totales d'exploitation directes. Les dépenses d'exploitation des aéronefs dépassaient toujours de moitié les dépenses d'exploitation directes (voir tableau 1). Les dépenses d'exploitation totales comprenaient un groupe plus large de postes de dépenses que les dépenses d'exploitation directes. Sur les dépenses totales d'exploitation, les dépenses d'exploitation des aéronefs représentaient le deuxième pourcentage le plus élevé de dépenses, après les frais généraux et d'administration (voir tableau 2).

Tableau 1

Rapport entre les dépenses d'aéronefs et les dépenses d'exploitation directes des transporteurs de niveau I

Tableau 2

Répartition des dépenses totales d'exploitation des transporteurs de niveau I pour 1982-1989

Year Année	Maintenance Aircraft Operations Exploitation des aéronefs de vol	Maintenance Flight Equipment Entretien de l'équipement au sol	General Ground Property Entretien des biens d'adminis- tration	Depre- ciation Amortis- sement	Services Adminis- tration Frais généraux
			%		
1982	38.2	9.8	1.2	6.3	44.6
1983	37.8	9.7	0.8	6.1	45.6
1984	36.1	10.0	1.0	6.1	46.8
1985	35.7	9.9	1.1	6.1	47.1
1986	33.1	10.2	1.0	5.8	49.8
1987	31.3	8.8	3.0	5.5	51.4
1988	31.6	10.5	1.1	4.2	52.7
1989	32.9	10.5	1.0	3.6	52.0

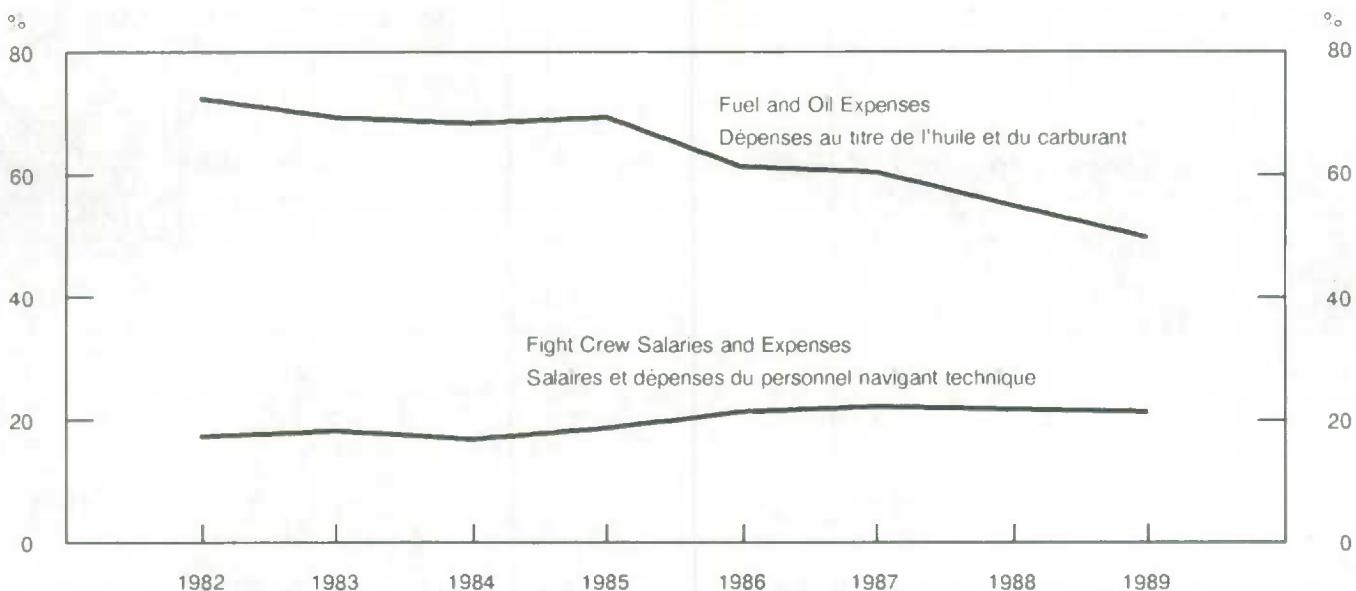
Dans la catégorie des dépenses d'exploitation des aéronefs, l'huile et le carburant d'aéronefs ont représenté le pourcentage le plus élevé des dépenses. De 1982 à 1989, on a observé une baisse de pourcentage (voir figure 1). En 1982, les transporteurs de niveau I faisant l'objet de la présente étude ont dépensé 72% (\$1.06 milliard) des dépenses d'exploitation des aéronefs au titre de l'huile et du carburant, tandis qu'en 1989, cette dépense passait à 49% ou \$872 millions (voir figure 1). Les dépenses en carburant et en huile ont diminué de 17.7% au cours de cette période. Les dépenses au titre du carburant ont représenté un pourcentage élevé des dépenses totales d'exploitation directes en 1982 (92%); ce pourcentage a baissé pour s'établir à 55% en 1989.

Figure 1

**Percentage of Aircraft Operations Expenses
for Fuel and Oil and Flight Crew Salaries
and Expenses 1982-1989**

Figure 1

**Pourcentage des dépenses d'exploitation des
aéronefs de l'huile et du carburant et des salaires
et des dépenses du personnel navigant technique**



The largest Level I carrier, Air Canada, decreased its expenditure on fuel and oil from \$592 million in 1982 to \$485 million in 1989. This 18% reduction in fuel expense occurred for a variety of reasons. In 1983, Air Canada reduced its hours flown and increased fuel efficiency with the introduction of Boeing 767 aircraft to their fleet. The following year, although there was a marginal increase in hours flown, they negotiated price reductions for fuel at major Canadian airports. With the exception of the second half of 1987, fuel prices generally continued their decline in the subsequent years.

From 1982 to 1989, the second largest proportion of aircraft operations expenses was spent on flight crew salaries and expenses. The average salary of employees on Level I carriers rose 36%, from the average salary of \$30,811 in 1982, to \$41,890 in 1989.

The second largest contributor to total direct flying expenses was in-flight services. In-flight services were cabin crew salaries and expenses, passenger food and supplies, passenger liability insurance, and other expenses. Other expenses included any expense directly chargeable to activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight. Of these categories of in-flight services, for the Level I carriers studied, passenger food and supplies and cabin crew salaries and expenses alternated over the years between the first and second largest proportion of in-flight service expenses. (see Table 3).

Air Canada, le plus important transporteur de niveau I, a réduit ses dépenses au titre de l'huile et du carburant, dépenses qui sont passées de \$592 millions en 1982 à \$485 millions en 1989. Cette réduction de 18% des dépenses de carburant est attribuable à plusieurs raisons. En 1983, Air Canada a diminué le nombre d'heures de vol et amélioré l'efficience énergétique en ajoutant à sa flotte un Boeing 767. L'année suivante, bien que le nombre d'heures de vol ait légèrement augmenté, la compagnie a négocié une réduction des prix du carburant dans les principaux aéroports canadiens. Les coûts du carburant ont en général continué de diminuer au cours des années subséquentes, sauf pendant la deuxième moitié de 1987.

De 1982 à 1989, les salaires et les dépenses du personnel navigant technique ont représenté le deuxième pourcentage le plus élevé des dépenses d'exploitation des aéronefs. Le traitement moyen des employés des transporteurs de niveau I a augmenté de 36%, passant de \$30,811 en 1982 à \$41,890 en 1989.

Les services de vol ont représenté la deuxième plus importante composante des dépenses totales d'exploitation directes. Les services de vol comprenaient les salaires et les dépenses du personnel navigant, les fournitures et vivres pour les passagers, l'assurance-responsabilité-passagers et d'autres dépenses. Ces dernières comprenaient toutes dépenses directement imputables aux activités liées au confort, à la sécurité et au bien-être des passagers pendant le vol. Parmi les postes des services de vol pour les transporteurs de niveau I observés, les fournitures et vivres pour les passagers et les salaires et dépenses du personnel navigant ont tour à tour représenté le premier et le deuxième pourcentage le plus important des dépenses au titre des services de vol. (voir tableau 3).

Table 3

The Proportion of In-flight Expenses Attributable to Various Expenditures 1982-1989

Year	Cabin Crew Salaries Insurance	Passenger Food	Passenger Liability	Other Expenses
Année	Salaires du personnel naviguant	Vivres pour les passagers	Assurance responsabilité passagers	Autres dépenses
%				
Air Canada				
1983	45.7	41.4	1.0	11.9
1984	44.6	41.9	1.5	12.0
1985	38.6	48.6	1.8	11.1
1986	45.0	44.6	2.8	7.6
1987	44.9	43.6	2.7	8.9
1988	35.0	42.5	1.9	20.6
1989	37.0	44.7	1.3	17.0
Canadian				
1983	47.3	42.9	1.3	8.4
1984	48.5	44.6	1.5	5.5
1985	46.0	46.0	1.9	6.1
1986	45.5	44.6	2.7	7.3
1987	45.8	51.3	3.0	..
1988	48.6	42.7	1.6	7.2
1989	49.2	40.1	1.0	9.5
Wardair				
1983	42.0	46.4	2.0	9.6
1984	39.8	44.8	2.8	12.6
1985	41.0	46.1	2.9	10.0
1986	35.7	48.3	4.7	11.4
1987	34.1	48.2	4.4	13.3
1988	31.9	68.2	..	..
1989	37.9	58.9	..	3.2
Total				
1983	46.2	42.2	1.2	10.4
1984	45.6	43.0	1.6	9.8
1985	41.7	47.2	2.0	9.2
1986	44.4	44.7	3.0	7.9
1987	44.2	46.5	3.0	6.4
1988	39.9	45.2	1.6	13.3
1989	41.8	44.4	1.1	12.7

The Level I carriers recorded different proportions of expenditure on various categories of in-flight expenses. Wardair, from 1983 to 1989¹, consistently reported passenger food and supplies as the greatest proportion of its in-flight service expenses. For Wardair, the lowest proportion spent on passenger food (45%) occurred in 1984 while the highest (68%) occurred in 1988.

¹ For 1982, Level I carriers did not report value for in-flight service expenses.

Tableau 3

Pourcentage des dépenses des services de vol attribuables aux diverses dépenses, 1982-1989

Year	Cabin Crew Salaries Insurance	Passenger Food	Passenger Liability	Other Expenses
Année	Salaires du personnel naviguant	Vivres pour les passagers	Assurance responsabilité passagers	Autres dépenses
%				
Air Canada				
1983	45.7	41.4	1.0	11.9
1984	44.6	41.9	1.5	12.0
1985	38.6	48.6	1.8	11.1
1986	45.0	44.6	2.8	7.6
1987	44.9	43.6	2.7	8.9
1988	35.0	42.5	1.9	20.6
1989	37.0	44.7	1.3	17.0
Canadian				
1983	47.3	42.9	1.3	8.4
1984	48.5	44.6	1.5	5.5
1985	46.0	46.0	1.9	6.1
1986	45.5	44.6	2.7	7.3
1987	45.8	51.3	3.0	..
1988	48.6	42.7	1.6	7.2
1989	49.2	40.1	1.0	9.5
Wardair				
1983	42.0	46.4	2.0	9.6
1984	39.8	44.8	2.8	12.6
1985	41.0	46.1	2.9	10.0
1986	35.7	48.3	4.7	11.4
1987	34.1	48.2	4.4	13.3
1988	31.9	68.2	..	..
1989	37.9	58.9	..	3.2
Total				
1983	46.2	42.2	1.2	10.4
1984	45.6	43.0	1.6	9.8
1985	41.7	47.2	2.0	9.2
1986	44.4	44.7	3.0	7.9
1987	44.2	46.5	3.0	6.4
1988	39.9	45.2	1.6	13.3
1989	41.8	44.4	1.1	12.7

Les transporteurs de niveau I ont déclaré différents pourcentages des dépenses selon les diverses catégories des dépenses au titre des services de vol. De 1983 à 1989¹, Wardair a toujours déclaré que les fournitures et les vivres pour les passagers représentaient le plus haut pourcentage de ses dépenses au titre des services de vol. En 1984, Wardair a enregistré le plus faible pourcentage des dépenses au titre des vivres pour les passagers (45%), et en 1988, le plus haut pourcentage (68%).

¹ Les transporteurs de niveau I n'ont pas déclaré les dépenses au titre des services de vol pour 1982.

In contrast, Air Canada and Canadian Airlines International Limited recorded different proportions of in-flight service expenses for passenger food and for in-flight crew salaries. Canadian Airlines International Limited's largest proportion of in-flight service expenses occurred in 1987 when 51% of in-flight expenses were for passenger food and supplies. In 1985, Air Canada reported passenger food as the largest proportion (48.6%) of in-flight service. Canadian Airlines International reported equally large proportions of in-flight service expenses (46%) on passenger food and cabin crew salaries in 1985.

Partially because of Wardair's reporting of passenger food expenses as a significantly large proportion of in-flight expenses, the greatest proportion of in-flight service expenses for all Level I carriers was spent on passenger food and supplies from 1985 to 1989.

Expenses on flight crew salaries and expenses, from 1985 to 1986, declined 5% to \$138 million. For Level I carriers examined, the proportion of in-flight expenses on in-flight crew salaries and expenses increased 2.7 percentage points from 1985 to 1986.

From 1987 to 1988, the number of passengers on Level I carriers increased 19.7%, although the proportion of expenses spent on passenger food and supplies dropped by 2.8%. Cabin crew salaries and expenses also dropped in these two years by 9.6%.

Wardair had much larger percentage increases, in the number of passengers carried, than other Level I carriers over this period. Wardair reported 1.8 million passengers in 1987. This increased by 95.3% to 3.6 million passengers in 1988. Also, over this period, Wardair reported the largest proportion (68%) of in-flight services spent on passenger food and supplies. Air Canada, over this period reported an increase of 13.7% in passengers from 13.1 million passengers in 1987 to 14.9 million in 1988. The number of additional passengers on Air Canada, in 1988, was larger than on Wardair over this period. Despite the increase in passengers, the proportion of expenses on passenger food and supplies by Air Canada declined 1.1 percentage points to 42.5%, in 1988.

The second largest proportion of total operating expenses for Level I carriers was for aircraft operations expenses, from the first quarter of 1989 to the third quarter of 1990 (see Table 4). This was similar to the results of the annual data. Between 1982 and 1989, aircraft operations ranged from 31% to 38% of total operating expenses. Aircraft operations included flight crew salaries and expenses, aircraft fuel and oil,

Par contre, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont déclaré différents pourcentages pour les vivres pour les passagers et les salaires du personnel navigant au titre des dépenses des services de vol. Le Canadien a enregistré le pourcentage le plus élevé de dépenses au titre des services de vol en 1987 alors que 51% de ces dépenses ont été consacrées aux fournitures et aux vivres pour les passagers. En 1985, Air Canada a déclaré que les vivres pour les passagers représentaient le pourcentage le plus élevé (48.6%) des services de vol. La même année le Canadien a également déclaré des pourcentages élevés de dépenses au titre des services de vol (46%) pour les vivres pour les passagers et les salaires pour le personnel navigant.

De 1985 à 1989, le pourcentage le plus élevé de dépenses au titre des services de vol pour tous les transporteurs de niveau I a été consacré aux fournitures et aux vivres pour les passagers, en partie parce que la compagnie Wardair a déclaré un très haut pourcentage de dépenses de services de vol au titre des dépenses des vivres pour les passagers.

De 1985 à 1986, les dépenses au titre des salaires et des dépenses du personnel navigant technique ont diminué de 5% pour s'établir à \$138 millions. En ce qui concerne les transporteurs de niveau I observés, la proportion des dépenses de services de vol au titre des salaires et des dépenses du personnel navigant technique a progressé de 2.7 points de 1985 à 1986.

De 1987 à 1988, le nombre de passagers des transporteurs de niveau I a augmenté de 19.7%, bien que le pourcentage de dépenses consacrées aux fournitures et aux vivres pour les passagers a diminué de 2.8%. Le poste des salaires et des dépenses du personnel navigant a également régressé de 9.6% au cours de cette période.

Par rapport aux autres transporteurs de niveau I, Wardair a déclaré de plus fortes augmentations en pourcentage du nombre de passagers transportés au cours de la même période. La compagnie a déclaré 1.8 million de passagers en 1987. Ce chiffre a progressé de 95.3% pour passer à 3.6 millions de passagers en 1988. De même, au cours de cette période, Wardair a enregistré le pourcentage le plus élevé (68%) des dépenses de services de vol au titre des fournitures et des vivres pour les passagers. Pour la même période, Air Canada a enregistré une augmentation de 13.7% du nombre de passagers qui est passé de 13.1 millions en 1987 à 14.9 millions en 1988. L'augmentation du nombre de passagers chez Air Canada, en 1988, était plus forte que celle enregistrée par Wardair au cours de la période. Malgré cette hausse, le pourcentage de dépenses au titre des fournitures et des vivres pour les passagers d'Air Canada a diminué de 1.1 point pour s'établir à 42.5% en 1988.

Du premier trimestre de 1989 au troisième trimestre de 1990 (voir tableau 4), les dépenses d'exploitation des aéronefs ont représenté le deuxième pourcentage le plus élevé des dépenses totales d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Ces données sont semblables aux données annuelles. Entre 1982 et 1989, les dépenses d'exploitation des aéronefs ont représenté de 31% à 38% des dépenses totales d'exploitation. Les dépenses d'exploitation des

Table 4

Percentage of Aircraft Operations to Total Operating Expenses for Canadian Level I Air Carriers, First, Second and Third Quarters of 1989 and 1990

Period Période	Total Level I Total niveau I	Air Canada	Canadian	Wardair
First Quarter 1989 – Premier trimestre 1989	33.4	29.8	33.1	50.0
Second Quarter 1989 – Deuxième trimestre 1989	32.4	30.1	32.5	44.5
Third Quarter 1989 – Troisième trimestre 1989	32.8	31.2	32.0	...
First Quarter 1990 – Premier trimestre 1990	32.9	31.7	34.2	...
Second Quarter 1990 – Deuxième trimestre 1990	31.8	30.9	32.9	...
Third Quarter 1990 – Troisième trimestre 1990	31.2	30.5	32.2	...

landing and navigation fees, aircraft insurance, aircraft rentals (short term only), and other expenses.

Maintenance of flight equipment expenses consisted of: labour, materials and supplies, purchased repair services, overhaul provisions, and other expenses. From 1983 to 1989, with the exception of 1987, labour was the largest contributor to the maintenance of flight equipment expenses for Level I carriers. Air Canada, from 1983 to 1989, reported labour as the largest expense within the maintenance of flight equipment expense account. Canadian Airlines International Limited and Wardair reported large variations in the proportion of expenses used for the maintenance of flight equipment, for labour and for other components.

In summary, the largest share of direct flying expenses, for Level I carriers, was for aircraft operations expenses. Of the aircraft operations expense category, fuel and oil was the greatest expense from 1982 to 1989. Fuel and oil expenses ranged from \$1.06 billion in 1982 to \$872 million in 1989. The decline in both the amount of money spent and the share of expenses for fuel and oil was partially explained by increased fuel efficiency and price reductions. The second largest expense areas were passenger food and supplies and cabin crew salaries. The number of passengers increased over this period and salaries followed an upward trend. The data show that the 1990 percentage of total operating expenses on aircraft operations were similar to the historical results.

Tableau 4

Pourcentage des dépenses d'exploitation des aéronefs par rapport aux dépenses d'exploitation totales des transporteurs aériens canadiens de niveau I, premier, deuxième, et troisième trimestres de 1989 et de 1990

aéronefs comprenaient les salaires et les dépenses du personnel navigant technique, l'huile et le carburant des aéronefs, les droits d'atterrissement et de navigation, les assurances d'aéronefs, la location d'aéronefs (à court terme seulement) et les autres dépenses.

Le poste de l'entretien et de l'équipement de vol comprenait les salaires et traitements de la main-d'œuvre, le matériel et les approvisionnements, les services d'entretien effectués ailleurs, les provisions pour révisions et les autres dépenses. De 1983 à 1989, à l'exception de 1987, la main-d'œuvre était la composante la plus importante des dépenses au titre de l'entretien de l'équipement de vol pour les transporteurs de niveau I. De 1983 à 1989, Air Canada a enregistré les dépenses les plus élevées pour la main-d'œuvre au titre de l'entretien de l'équipement de vol. Les Lignes aériennes Canadien International et Wardair ont déclaré de fortes variations dans le pourcentage des dépenses consacrées à l'entretien de l'équipement de vol, à la main-d'œuvre et à d'autres composantes.

En résumé, en ce qui concerne les transporteurs de niveau 1, les dépenses d'exploitation des aéronefs ont représenté la plus grande part des dépenses d'exploitation directes. De 1982 à 1989, l'huile et le carburant ont représenté le pourcentage le plus élevé de la catégorie des dépenses d'exploitation des aéronefs. Elles sont passées de \$1.06 milliard en 1982 à \$872 millions en 1989. L'amélioration de l'efficacité énergétique et la baisse des prix expliquent en partie la diminution des dépenses et de la part des dépenses au titre de l'huile et du carburant. Les deuxièmes postes les plus élevés ont été les fournitures et les vivres pour les passagers, et les salaires du personnel navigant. Au cours de cette période, le nombre de passagers a progressé, et les salaires ont continué d'augmenter. Les données démontrent que le pourcentage des dépenses d'exploitation des aéronefs par rapport aux dépenses totales d'exploitation en 1990 était semblable aux pourcentages fournis dans les données chronologiques.

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

Table 5 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.

Table 5

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

	Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers	1 137 773	711 164	4 783 999	3 131 741
Percentage change – Variation en pourcentage	%	16.9	16.4	-0.8
Market Share – Part du marché	%	13.5	8.4	56.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	468 831	298 998	8 054 100
Percentage change – Variation en pourcentage	%	18.5	28.3	5.0
Market Share – Part du marché	%	3.1	2.0	53.4
Passenger revenue – Recettes-passagers	\$'000	121 071	72 346	925 985
Percentage change – Variation en pourcentage	%	30.7	27.0	8.7
Hours Flown – Heures de vol		55 041	44 002	150 480
Percentage change – Variation en pourcentage	%	21.0	-0.8	4.8
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.26	0.24	0.11
				0.11

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 93.9% of passengers enplaned and 97.6% of passenger-kilometres. In the year since the third quarter of 1989, these market shares have increased from 87.0% passengers enplaned and 84.5% passenger-kilometres. From the second quarter of 1990 to the third quarter, there were increases in market shares of 1.5 percentage points for passengers enplaned and 0.4 percentage point for passenger-kilometres.

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

Le tableau 5 ci-dessous 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.

Tableau 5

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

	Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadien International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers	1 137 773	711 164	4 783 999	3 131 741
Percentage change – Variation en pourcentage	%	16.9	16.4	-0.8
Market Share – Part du marché	%	13.5	8.4	56.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	468 831	298 998	8 054 100
Percentage change – Variation en pourcentage	%	18.5	28.3	5.0
Market Share – Part du marché	%	3.1	2.0	53.4
Passenger revenue – Recettes-passagers	\$'000	121 071	72 346	925 985
Percentage change – Variation en pourcentage	%	30.7	27.0	8.7
Hours Flown – Heures de vol		55 041	44 002	150 480
Percentage change – Variation en pourcentage	%	21.0	-0.8	4.8
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.26	0.24	0.11
				0.11

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 93.9% des passagers embarqués et de 97.6% des passagers-kilomètres. Au cours de l'année, depuis le début du troisième trimestre 1989, les parts du marché du nombre de passagers embarqués ont augmenté de 87.0% et celles du nombre de passagers-kilomètres, de 84.5%. Du deuxième trimestre au troisième trimestre de 1990, des hausses furent observées dans les parts du marché: 1.5 point de pourcentage pour les passagers embarqués et 0.4 point de pourcentage pour les passagers-kilomètres.

The passenger market share attributable to the CAIIL family in the third quarter of 1990 was 37.1%. This market share rose by 5.9 percentage points from a market share of 31.2% in the third quarter of 1989. Although this appeared to be a large increase, CAIIL still required large market share gains to attain the same market share as Air Canada. The Air Canada family's market share of 56.7% in the fall of 1990 rose 0.9 from the third quarter of 1989. The market shares of passengers for the two Level I carriers were 28.7% for CAIIL and 43.2% for Air Canada in the third quarter of 1990. CAIIL showed signs of gaining market share as their market share in passengers rose by 4.6 percentage points while Air Canada's passenger market share dropped 1.4 percentage points from the third quarter of 1989. Part of CAIIL's increase in market share of passengers was the result of acquiring Wardair.

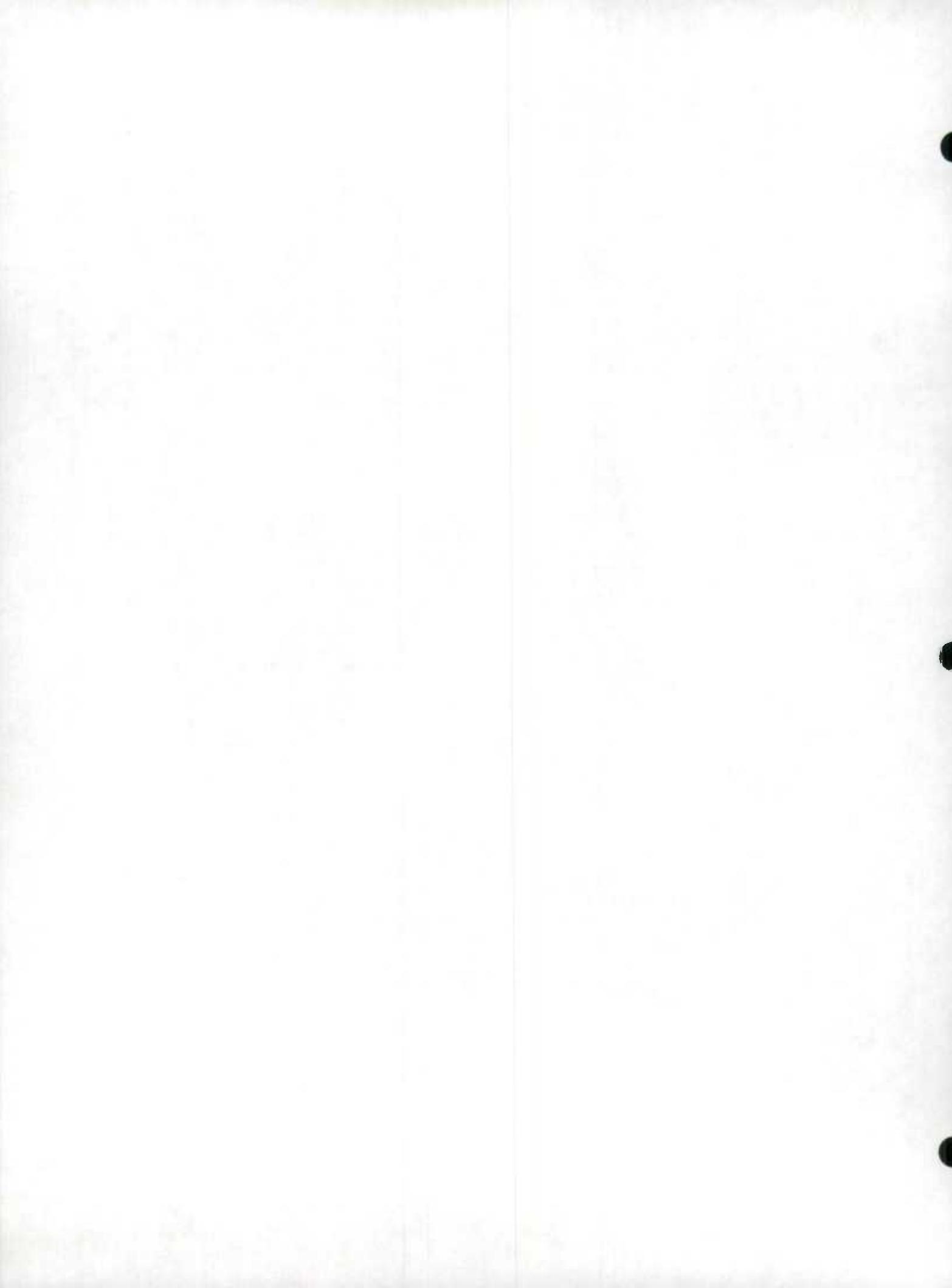
In the third quarter of 1990, there was a 16.4% increase in passengers enplaned and a 23.6% increase in passenger-kilometres of the CAIIL family. CAIIL itself was the largest contributor to this with a 16.3% increase in passengers enplaned, from the third quarter of 1989 to 1990. Although the family of CAIIL 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 6.2% while the Air Canada family had an increase in average trip length of only 5.8% from the third quarter of 1989 to 1990.

La part du marché des passagers embarqués au troisième trimestre de 1990 était de 37.1% pour le groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée. Cette part du marché a augmenté de 5.9 points de pourcentage de la part du marché de 31.2% au troisième 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 (56.7%) du groupe d'Air Canada à l'automne de 1990 a augmenté de 0.9 point de pourcentage comparativement au troisième trimestre de 1989. Les parts du marché des passagers embarqués pour les deux transporteurs de niveau I étaient de 28.7% pour Canadien et 43.2% pour Air Canada au troisième 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 4.6 points de pourcentage tandis que les parts d'Air Canada ont diminué de 1.4 point de pourcentage comparativement au troisième trimestre de 1989. Une partie de l'augmentation de Canadien a résulté de leur achat de Wardair.

Au cours du troisième trimestre de 1990, le nombre de passagers embarqués a augmenté de 16.4% et le nombre de passagers-kilomètres de 23.6% pour le groupe de Canadien. Canadien lui-même fut le principal transporteur à contribuer à cette hausse, avec une augmentation de 16.3% des passagers embarqués, du troisième 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 6.2% tandis que le groupe d'Air Canada n'obtenait qu'une augmentation de 5.8% du troisième trimestre de 1989 à 1990.



Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,
July-September 1990

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1990

	Total ¹			Change Variation %
	1989		1990	
	\$	%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.098	0.103	5.1
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.373	0.370	-0.8
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.822	0.865	5.2
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	41 871	41 754	-0.3
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploi- tation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	110.92	110.06	...
Air Canada				
		1989	1990	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.104	0.106	1.9
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.364	0.362	-0.5
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.849	0.866	2.0
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	39 399	41 542	5.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploi- tation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	113.85	109.33	...
Canadian				
		1989	1990	Change Variation
				%

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

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
July-September 1990

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
Juillet-septembre 1990

		1989	1990	Change Variation
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 273.1	26 638.3	1.4
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 511	12 581	0.6
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	440 672	466 548	5.9
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 772.7	17 514.2	4.4
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	\$	109.7	..	..
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	\$	1 145.0	..	..
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	184.0	193.8	5.3
- International travel - Voyages internationaux	\$	368.9	380.2	3.1
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		115.1	120.0	4.3
- Transportation - Transports		112.7	117.3	4.1
- Public transportation - Transport public		108.0	119.3	10.5
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	112.5	119.1	5.9
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		126.3	136.5	8.1
- International travel - Voyages internationaux		109.9	113.9	3.6
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		113.6	113.5	-0.1
- Transport industry - Industrie du transport		112.1	106.9	-4.6
- Air transportation - Transport aérien		112.7	108.0	-4.2
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	17.1	..

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

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

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

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

³ This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period July-September 1988, the per capita trip spending totalled \$205.8 and the average spending per trip, \$783.5. - 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 juillet-septembre 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$205.8 et les dépenses moyennes par voyage, \$783.5.

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,
July-September 1990**

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens, Juillet-septembre 1990**

	Levels I-III			Levels I-IV			Change Variation	
	Niveaux I-III		Niveaux I-IV					
	1989	1990	1989	1990	1989	1990		
	'000	'000	%	'000	'000	'000	%	
All services – Tous les services								
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹		87	99	13.8	259	281	8.5	
Passengers – Passagers		9 880	9 994	1.2	10 313	10 160	-1.5	
Goods carried – Marchandises transportées	kg	154 082	159 217	3.3	169 904	166 537	-2.0	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		19 886 810	20 492 063	3.0	20 601 640	20 542 190	-0.3	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 988 681	2 049 206	3.0	2 060 164	2 054 219	-0.3	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		394 098	421 987	7.1	435 903	424 800	-2.5	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 382 779	2 471 194	3.7	2 496 067	2 479 019	-0.7	
Hours flown – Heures de vol		449	458	1.8	692	707	2.1	
Scheduled services – Services réguliers								
Passengers – Passagers		8 507	8 388	-1.4	8 636	8 434	-2.3	
Goods carried – Marchandises transportées	kg	124 354	124 757	0.3	124 764	125 059	0.2	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		15 441 763	15 082 981	-2.3	15 477 602	15 096 992	-2.5	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 544 176	1 508 298	-2.3	1 547 760	1 509 699	-2.5	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		374 079	399 069	6.7	374 173	399 150	6.7	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 918 255	1 907 367	-0.6	1 921 933	1 908 849	-0.7	
Hours flown – Heures de vol		326	327	0.2	337	335	-0.7	
Charter services – Services d'affrètement								
Passengers – Passagers		1 373	1 606	16.9	1 677	1 726	2.9	
Goods carried – Marchandises transportées	kg	29 728	34 460	15.9	45 140	41 478	-8.1	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 445 047	5 409 082	21.7	5 124 039	5 445 199	6.3	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		444 505	540 908	21.7	512 404	544 520	6.3	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		20 019	22 918	14.5	61 731	25 649	-58.4	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		464 524	563 827	21.4	574 135	570 169	-0.7	
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		121	131	7.6	198	201	1.3	
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		2	--	-90.3	157	171	9.0	
Hours flown: total – Heures de vol: total		123	131	5.9	355	372	4.7	

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, July-September 1990

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

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	6 868	-0.1	1 334	-7.2	1 957	-2.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 111 407	-2.3	14 383	10.7	40 748	-4.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	7 621 177	2.9	1 859 955	-10.1	11 061 058	-0.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	762 118	2.9	185 996	-10.1	1 106 106	-0.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	140 354	2.2	31 144	-7.0	253 302	-4.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	902 471	2.8	217 139	-9.6	1 359 408	-1.3
Hours flown – Heures de vol	571	4.4	46	-5.6	90	-7.3
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	6 253	-1.3	1 065	-3.5	1 115	-6.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 76 646	-3.0	10 084	5.0	38 329	6.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	6 928 372	-1.3	1 306 261	-3.8	6 862 359	-3.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	692 837	-1.3	130 626	-3.8	686 236	-3.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	122 174	0.8	27 123	4.0	249 853	10.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	815 011	-1.0	157 749	-2.6	936 089	-0.1
Hours flown – Heures de vol	253	0.8	37	0.1	46	-8.4
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	615	15.2	269	-19.5	842	4.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg 34 760	-0.8	4 299	26.8	2 418	-64.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	692 805	80.2	553 695	-22.0	4 198 699	4.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	69 281	80.2	55 369	-22.0	419 870	4.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	18 179	12.8	4 021	-45.8	3 450	-91.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	87 460	60.3	59 390	-24.3	423 319	-4.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	169	5.1	10	-22.1	22	-12.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	149	10.3	-	-	22	1.0
Hours flown: total – Heures de vol: total	318	7.5	10	-22.1	44	-6.0

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1990

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990

			Total ¹		
			1989	1990	Change Variation
			'000	'000	%
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers			6 803	6 338	-6.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg		111 281	108 334	-2.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres			15 764 829	14 821 088	-6.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres			1 576 483	1 482 109	-6.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres			373 028	388 962	4.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres			1 949 511	1 871 071	-4.0
Hours flown – Heures de vol			192	180	-6.0
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers			6 433	6 067	-5.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg		109 719	107 775	-1.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres			14 347 724	13 965 822	-2.7
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles			19 467 992	18 528 537	-4.8
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%		73.70	75.37	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres			1 434 772	1 396 582	-2.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres			366 952	387 556	5.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres			1 801 724	1 784 138	-1.0
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles			2 828 368	2 757 654	-2.5
Weight load factor – Coefficient de chargement	%		63.70	64.70	...
Hours flown – Heures de vol			182	174	-4.4
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers			370	271	-26.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg		1 562	558	-64.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres			1 417 104	855 266	-39.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres			141 710	85 527	-39.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres			6 076	1 406	-76.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres			147 786	86 933	-41.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe			10	7	-36.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères			-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total			10	7	-36.1

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

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1990 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990 – fin

	Air Canada			Canadian		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			%
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	4 005	3 776	-5.7	2 214	2 562	15.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 68 313	68 607	0.4	37 540	39 726	5.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	8 066 413	8 172 998	1.3	5 430 221	6 648 090	22.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	806 641	817 300	1.3	543 022	664 809	22.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	223 723	239 255	6.9	124 224	149 707	20.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 030 364	1 056 554	2.5	667 246	814 516	22.1
Hours flown – Heures de vol	102	98	-3.9	72	82	14.3
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	3 850	3 646	-5.3	2 081	2 421	16.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 68 184	68 607	0.6	36 716	39 168	6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	7 277 134	7 585 269	4.2	5 170 591	6 380 553	23.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	9 906 906	10 005 840	1.0	6 803 954	8 522 696	25.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 73.46	75.81	...	75.99	74.87	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	727 713	758 527	4.2	517 059	638 055	23.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	222 891	239 255	7.3	122 452	148 301	21.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	950 604	997 781	5.0	639 511	786 356	23.0
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	1 519 147	1 535 463	1.1	996 256	1 222 191	22.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 62.57	64.98	...	64.19	64.34	...
Hours flown – Heures de vol	98	95	-2.8	68	78	15.5
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	154	130	-15.8	134	141	5.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 129	-	-100.0	825	558	-32.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	789 279	587 729	-25.5	259 631	267 537	3.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	78 928	58 773	-25.5	25 963	26 754	3.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	832	-	-100.0	1 772	1 406	-20.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	79 760	58 773	-26.3	27 735	28 160	1.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	4	2	-33.5	4	4	-5.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	4	2	-33.5	4	4	-5.5

Table 2.4

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

Tableau 2.4

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

	1989 No. – Nbre	1990 No. – Nbre	Change Variation	
			%	
Number of carriers – Nombre de transporteurs	52	60	15.4	
Domestic – Intérieur				
Newfoundland – Terre-Neuve	5 541	5 267	-4.9	
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	-	73	...	
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	-	-	
Quebec – Québec	22 675	23 155	2.1	
Ontario	4 789	5 757	20.2	
Manitoba	13 085	7 456	-43.0	
Saskatchewan	4 895	2 730	-44.2	
Alberta	15 878	21 568	35.8	
British Columbia – Colombie-Britannique	47 450	68 769	44.9	
Yukon	4 100	4 216	2.8	
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	17 654	11 415	-35.3	
Total	136 067	150 406	10.5	
International	21 782	21 992	1.0	
Total	157 849	172 398	9.2	

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
 Levels I-III, July-September 1990**

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
 des niveaux I-III, Juillet-septembre 1990**

	1989	1990	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 771 546	1 854 135	4.7
– Passengers – Passagers	1 616 735	1 691 040	4.6
– Goods – Marchandises	154 811	163 095	5.4
Charter services – Services d'affrètement	249 532	302 990	21.4
– Passengers – Passagers	232 445	287 461	23.7
– Goods – Marchandises	17 087	15 530	-9.1
Other flying services – Autres services aériens	5 177	3 607	-30.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 099	1 213	10.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	89 324	68 829	-22.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 116 677	2 230 775	5.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	19 984	19 425	-2.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	672 851	708 545	5.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	214 000	233 915	9.3
General services and administration – Services généraux et administration	928 440	996 369	7.3
Depreciation – Dépréciation	68 971	77 611	12.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 904 246	2 035 865	6.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	212 432	194 910	-8.2
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(9 301)	9 345	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	25 784	37 890	47.0
Interest expenses – Intérêts versés	77 592	81 753	5.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	38 796	2 664	-93.1
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(22 313)	(31 853)	42.8
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	190 119	163 057	-14.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	74 216	66 571	-10.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	115 903	96 486	-16.8

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1990

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1990

	Total ¹		Change Variation
	1989	1990	
	\$ '000	\$ '000	
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 539 194	1 579 672	2.6
– Passengers – Passagers	1 402 295	1 436 183	2.4
– Goods – Marchandises	136 899	143 489	4.8
Charter services – Services d'affrètement	63 416	39 463	-37.8
– Passengers – Passagers	60 572	38 854	-35.9
– Goods – Marchandises	2 844	609	-78.6
Other flying services – Autres services aériens	1 042	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	69 637	43 974	-36.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 673 290	1 663 109	-0.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	13 298	12 393	-6.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	494 815	471 559	-4.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	143 657	140 781	-2.0
General services and administration – Services généraux et administration	805 636	832 642	3.4
Depreciation – Dépréciation	51 145	53 726	5.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 508 551	1 511 101	0.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	164 739	152 008	-7.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(10 347)	7 758	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	24 381	36 186	48.4
Interest expenses – Intérêts versés	55 028	58 368	6.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	37 439	1 285	-96.6
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(3 555)	(13 139)	269.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt	161 184	138 869	-13.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	66 922	59 854	-10.6
Net income (loss) – Revenu (perte) net	94 262	79 015	-16.2

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

Table 3.2
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1990 – Concluded

Tableau 3.2
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1990 – fin

	Air Canada			Canadian		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	840 533	891 439	6.1	545 238	688 233	26.2
– Passengers – Passagers	759 469	804 914	6.0	496 881	631 269	27.0
– Goods – Marchandises	81 064	86 525	6.7	48 357	56 964	17.8
Charter services – Services d'affrètement	34 513	23 554	-31.8	15 189	15 909	4.7
– Passengers – Passagers	34 125	23 554	-31.0	14 070	15 300	8.7
– Goods – Marchandises	388	-	-100.0	1 119	609	-45.6
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	1 042	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	22 539	20 534	-8.9	45 109	23 440	-48.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	897 585	935 527	4.2	606 578	727 581	19.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	8 300	9 033	8.8	3 589	3 360	-6.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	245 646	260 776	6.2	179 091	210 783	17.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	83 749	86 999	3.9	51 578	53 782	4.3
General services and administration – Services généraux et administration	420 539	464 215	10.4	309 669	368 427	19.0
Depreciation – Dépréciation	30 129	34 658	15.0	15 936	19 068	19.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	788 364	855 681	8.5	559 863	655 420	17.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	109 222	79 846	-26.9	46 715	72 162	54.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	6 756	(1 414)	...	2 392	9 173	283.4
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	16 638	36 407	118.8	6 772	(221)	...
Interest expenses – Intérêts versés	23 589	40 123	70.1	11 747	18 245	55.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	4 828	1 055	-78.2	121	230	89.4
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	4 634	(4 075)	...	(2 461)	(9 063)	268.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	113 855	75 771	-33.4	44 254	63 098	42.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	45 592	31 538	-30.8	19 645	28 316	44.1
Net income (loss) – Revenu (perte) net	68 263	44 233	-35.2	24 609	34 783	41.3

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 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, Juillet-septembre 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	5 951	6 262	5.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	111 743	122 753	9.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 725	9 039	3.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	64 630	68 830	6.5
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 827	2 931	-23.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	40 614	29 651	-27.0
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 964	9 204	15.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	74 983	90 830	21.1
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 314	17 722	8.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	126 553	139 050	9.9
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	8 291	7 321	-11.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	88 221	94 361	7.0
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	51 072	52 479	2.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	506 744	545 475	7.6
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 314 823	1 293 877	-1.6
Cost – Coût	\$ '000	328 169	344 781	5.1
Gasoline – Essence	L '000	12 003	11 872	-1.1
Cost – Coût	\$ '000	6 883	7 044	2.3
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	252	262	3.9
Cost – Coût	\$ '000	1 389	1 700	22.4
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	110	160	45.1
Cost – Coût	\$ '000	233	334	43.0

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1990

		Total	Air Canada	Canadian
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 219	1 785	1 434
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	90 592	48 772	41 821
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 373	3 376	2 997
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	55 915	28 834	27 080
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	998	188	810
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	14 033	5 317	8 716
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	7 142	3 620	3 522
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	73 566	39 725	33 841
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 282	8 570	6 712
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	126 353	84 352	42 001
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 817	4 981	1 836
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	91 669	78 224	13 445
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	39 831	22 520	17 311
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	452 129	285 225	166 903
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	959 609	552 880	406 729
Cost – Coût	\$ '000	245 506	138 467	107 039
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	88	33	54
Cost – Coût	\$ '000	446	207	239
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 5.1), the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) reached 136.5 in the third quarter of 1990, up 8.1% compared to the third quarter of 1989. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (9.0%) to average 142.0. The discount fares rose by 7.3% during the third quarter of 1990 over the same period in 1989, posting their eighth consecutive increase.

During the third quarter of 1990, the economy fares rose faster in the southern sector (9.0%) than in the northern sector (8.8%), where services are still regulated. Also, during the third quarter of 1990, the discount fare levels were higher than the 1989 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they increased by 6.6%, while they rose by 7.4% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares increased by 3.6% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 7.0%, while the discount fare index rose by 2.6%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the third quarter of 1990, 68.2% 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 3.2 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the second consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 72.4%, up from 71.1% 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 third quarter of 1990. In the southern sector, 68.9% of passenger traffic (representing 72.9% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the third quarter of 1989, the corresponding figures were 65.7% for passengers and 71.7% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.4% of the traffic during the third quarter of 1990, up from 48.3% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.0 percentage points (51.3% to 54.3%) 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 TARIFAIRES

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 5.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 136.5 au cours du troisième trimestre de 1990, en hausse de 8.1% par rapport au troisième trimestre de 1989. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression: ils se sont accrus fortement (9.0%), pour s'établir à 142.0. Les tarifs réduits se sont accrus de 7.3% au cours du troisième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur huitième augmentation consécutive.

Au cours du troisième trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud (9.0%) que dans le secteur nord (8.8%), où les services sont encore réglementés. Également, au cours du troisième trimestre de 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 6.6% alors qu'ils se sont accrus de 7.4% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 3.6% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 7.0%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 2.6%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1990, 68.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 3.2 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la deuxième hausse trimestrielle consécutive après 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 71.1% en 1989 à 72.4% 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 troisième trimestre de 1990. Dans le secteur sud, 68.9% du trafic de passagers (représentant 72.9% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 65.7% et 71.7% respectivement au cours du troisième trimestre de 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50.4% du trafic au cours du troisième trimestre de 1990, une augmentation par rapport à 48.3% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 3.0 points de pourcentage (de 51.3% à 54.3%) 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, July-September 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 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
	III	136.5	142.0	129.3
Southern services – Services secteur sud	1989 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
	III	136.8	142.5	129.5
Northern services – Services secteur nord	1989 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
	III	126.8	132.6	119.6
International	1989 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
	III	113.9	122.7	113.1

Figure 5.1

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

Tableau 5.1

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

Figure 5.1

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

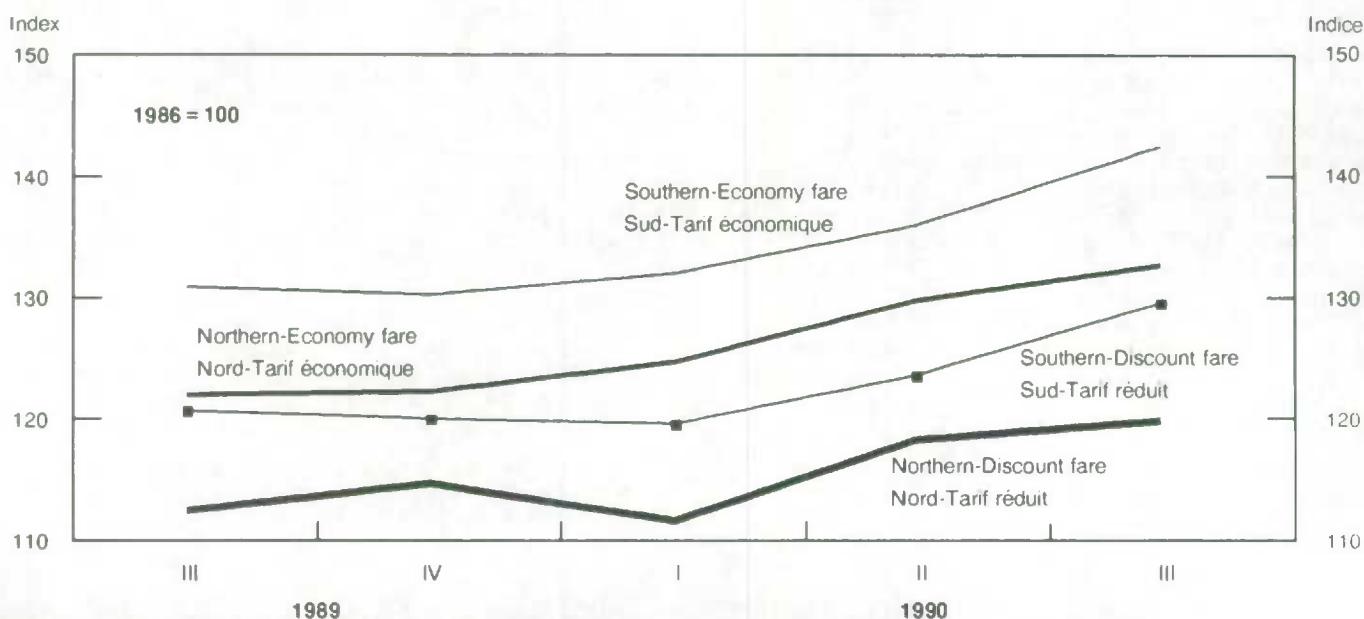


Table 5.2

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

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 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	0.3	0.3	6.2	6.5	24.9	21.6	65.0	68.2	3.6	3.5
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.3	6.4	6.7	23.9	20.5	65.7	68.9	3.7	3.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2*	4.7	4.8	37.0	29.9	54.4	61.8	3.7	3.4
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.4	7.4	7.9	16.1	14.9	72.3	73.2	3.7	3.7
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.3*	0.6*	50.7	48.1	48.3	50.4	0.7	0.8
International	0.8	0.7	5.6	6.5	15.4	14.4	71.0	70.4	7.2	8.0

Table 5.3

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

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 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	0.5	0.4	7.9	8.4	16.7	15.1	71.1	72.4	3.7	3.7
Southern services – Services secteur sud	0.5	0.4	8.1	8.7	15.8	14.1	71.7	72.9	3.8	3.8
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2	4.7	4.8	35.4	27.5	56.1	64.2	3.6	3.4
Long-Haul – Long-courrier	0.6	0.5	8.6	9.2	13.0	12.2	73.9	74.2	3.9	3.9
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.4*	0.6*	47.7	44.3	51.3	54.3	0.7	0.8
International	0.9	0.9	6.2	7.7	6.9	7.7	79.2	76.0	6.7	7.7

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, July-September 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, Juillet-septembre 1990

Province and territory of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Economique	Réduit	Autre					
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	—	4.3*	6.2*	26.3	24.5	66.0	67.6	—	1.6*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	—	x	—	x	19.3	x	72.5	x	—	x
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	0.2*	0.1*	6.2	6.8	21.5	17.8	68.1	72.2	4.0*	3.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	—	x	—	x	24.4	x	70.2	x	—	x
Quebec – Québec	0.3	0.3*	6.4	6.0	31.7	17.7	56.6	72.3	5.0	3.8
Ontario	0.4	0.4	7.3	7.7	23.3	17.5	64.9	70.5	4.0	4.0
Manitoba	0.1*	—	5.6	5.8	26.3	25.6	65.1	65.1	3.0	3.4
Saskatchewan	—	—	4.3	3.8	26.6	24.9	65.9	68.7	3.2	2.5
Alberta	0.3	0.3*	5.6	6.1	26.4	28.9	65.1	61.6	2.5	3.1
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.4	0.3	5.4	5.8	22.8	24.1	68.3	66.7	3.0	3.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.3	6.2	6.5	24.9	21.6	65.0	68.2	3.6	3.5

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 longhaul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the third quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 73.2% of passenger volume and 74.2% of passenger-kilometres; this compares with 61.8% and 64.2% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se 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 troisième trimestre de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 73.2% du volume de passagers et 74.2% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61.8% et 64.2%.

Table 5.5

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

Tableau 5.5

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

City of enplanement	Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
		Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
		Passagers	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre							
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
		No. – Nbre ('000)	%											%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)														
Calgary		201	208	3.6	–	–	3.2	4.3	35.4	39.1	59.0	53.7	2.4	2.8
Edmonton ¹		53	62	17.3	–	–	–	0.7*	65.6	73.1	32.6	25.3	1.1*	–
Halifax		6	2	-62.1	–	–	–	–	22.3*	14.7*	68.4	77.7	–	7.6*
Montréal ²		253	238	-5.9	0.4*	0.3*	6.7	5.8	35.6	15.2	52.2	74.9	5.2	3.8
Ottawa		135	128	-5.1	0.3*	0.2*	6.1	6.4	39.3	34.6	50.1	54.2	4.2	4.6
Regina		23	23	0.6	–	–	3.6*	2.3*	47.1	45.9	47.1	49.8	2.1*	2.0*
Saskatoon		23	23	-3.0	–	–	–	2.4*	43.9	43.7	51.2	51.0	3.5*	2.8*
Toronto		373	377	1.2	0.3	0.3*	6.8	6.4	37.7	21.6	50.6	67.4	4.7	4.4
Vancouver		159	171	7.2	0.2*	0.1*	4.0	3.7	27.9	30.8	65.5	62.7	2.4	2.7*
Winnipeg		30	24	-20.3	–	–	1.7	1.9	52.9	56.3	44.0	39.6	1.3*	2.1
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary		197	188	-4.2	0.8*	0.7*	10.0	10.7	12.2	11.9	74.3	73.4	2.8	3.3
Edmonton ¹		208	198	-4.9	0.2*	0.2*	5.2	5.4	20.5	19.7	71.4	70.7	2.7	4.0
Halifax		185	180	-2.9	0.2*	0.1*	6.5	6.9	21.4	17.9	68.1	72.2	3.9*	3.0
Montréal ²		126	110	-13.0	0.3*	–	7.8	7.6	21.3	17.4	65.8	70.8	4.9*	4.0
Ottawa		97	94	-3.3	–	0.1*	7.4*	7.7	18.2	18.1	71.0	70.3	3.2	3.8
Regina		43	45	4.6	–	–	5.2*	4.4	15.8	14.2	75.1	79.2	3.8*	2.2
Saskatoon		41	42	0.8	–	–	5.4	4.7	16.6	14.6	74.9	77.4	3.0*	3.0
Toronto		768	729	-5.0	0.6	0.5	8.4	9.0	12.7	11.8	74.5	75.1	3.8	3.7
Vancouver		407	383	-5.9	0.7	0.5	7.8	8.5	15.8	15.3	71.7	71.6	4.1	4.1
Winnipeg		211	199	-5.6	–	–	6.5	6.6	20.3	19.7	69.9	69.9	3.3*	3.7

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 third 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 increased 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 troisième 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 régionales

Table 5.6

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

Tableau 5.6

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

City of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Ville d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Économique		Réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)										
Calgary	~	...	196.2	-4.0	140.8	2.4	107.8	9.1	106.2	0.7
Edmonton ¹	~	...	101.9	...	99.2	1.9	74.0	5.9	~	...
Halifax	~	-	-	...	107.5	-11.3	69.4	3.2	57.7	...
Montréal ²	209.0	5.6	191.4	9.5	161.9	7.3	88.9	-1.3	73.8	-9.8
Ottawa	171.1	10.8	158.0	1.7	137.7	7.0	89.3	7.5	79.3	-7.1
Regina	~	...	199.5	9.6	179.5	9.1	96.8	4.3	93.4	15.2
Saskatoon	~	...	180.5	...	182.6	10.1	92.1	4.9	109.1	4.8
Toronto	200.9	14.3	181.9	8.1	154.8	5.9	90.7	1.7	82.0	-5.6
Vancouver	~	...	203.4	0.5	181.7	7.3	112.2	9.3	106.0	13.8
Winnipeg	~	...	205.6	6.7	200.1	12.0	99.5	9.3	106.5	-4.3
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	655.5	22.5	530.0	11.7	387.4	5.6	215.4	10.8	212.5	-15.7
Edmonton ¹	578.3	8.3	466.6	4.7	301.3	8.7	181.3	7.9	207.1	-3.8
Halifax	329.6	3.1	304.7	7.9	253.5	9.9	141.8	4.2	158.6	-22.1
Montréal ²	~	...	565.3	14.0	381.2	14.8	215.8	10.5	240.5	-17.4
Ottawa	630.4 ¹	...	494.5	5.0	354.9	8.3	196.9	7.3	278.7	-0.1
Regina	~	...	427.0	6.2	346.1	9.3	163.0	-3.6	203.4	-15.8
Saskatoon	~	...	447.8	8.5	334.5	11.0	168.8	0.2	204.1	-4.9
Toronto	686.8	14.1	505.0	11.0	351.5	6.5	197.3	6.9	223.2	-7.9
Vancouver	713.2	6.5	587.0	6.3	356.3	4.8	221.9	5.2	279.7	3.3
Winnipeg	~	...	360.6	9.7	309.9	9.2	158.7	10.0	159.9	-12.6

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'.

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.

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 third quarter of 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (70.4%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents a decrease of 0.6 percentage point compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the third 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 61.6% for Alberta to 72.3% for Quebec (see Table 5.4). Newfoundland, Manitoba and British Columbia and the territories were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Quebec does not mean that Quebec residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Montréal, for example, may in fact be Halifax or Toronto, in which case both Nova Scotia or Ontario 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 3.5 percentage points and 1.6 percentage points, respectively. The proportion remained at the same level as in 1989 in Manitoba. The largest increases were in Quebec (15.7 percentage points) and Ontario (5.6 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing trend in the proportion of passengers travelling on discount fares was registered in half of the selected cities³ during the third quarter of 1990 compared to 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 third quarter of 1990 increased in five of the top ten Canadian cities. The gains ranged from 2.7 percentage points in Regina to 22.7 percentage points in Montréal. In the five cities where the proportions edged down, the declines ranged from -0.2 percentage point in Saskatoon to -7.3 percentage points in Edmonton. For long-haul trips (800 kilometres or more), five of the ten selected cities of enplanement posted slight gains; these ranged from 0.6 percentage point in Toronto to 5.0 percentage points in Montréal. The proportion remained at the same level as in 1989 in Winnipeg.

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

Secteur international

Au cours du troisième 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 (70.4%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une baisse de 0.6 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 61.6% en Alberta et 72.3% au Québec (voir tableau 5.4). Terre-Neuve, le Manitoba et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne canadienne.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit au Québec, 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 Montréal, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ontario 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 3.5 points de pourcentage et 1.6 points de pourcentage, respectivement. La proportion est demeurée au même niveau qu'en 1989 au Manitoba. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (15.7 points de pourcentage) et en Ontario (5.6 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse tendancielle dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la moitié des villes choisies³ au cours du troisième trimestre de 1990 par rapport à 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 troisième trimestre de 1990 a augmenté dans cinq des dix principales villes canadiennes. Les hausses variaient entre 2.7 points de pourcentage à Regina et 22.7 points de pourcentage à Montréal. Dans les cinq villes où les proportions ont diminué, les baisses ont oscillé entre -0.2 point de pourcentage à Saskatoon et -7.3 points de pourcentage à Edmonton. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), cinq des dix villes d'embarquement choisies ont enregistré un faible gain, compris entre 0.6 point de pourcentage à Toronto et 5.0 points de pourcentage à Montréal. La proportion est demeurée au même niveau qu'en 1989 à Winnipeg.

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 70.0%; Regina (79.2%) ranked first, followed by Saskatoon (77.4%) and Toronto (75.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (10.7%), Toronto (9.0%) and Vancouver (8.5%).

Average Fares

According to the fare basis data, during the third quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$194, up 5.3% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$380, an increase of 3.1% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$235; the lowest in Montréal, where it averaged \$159. The average domestic fare also exceeded the national level in Calgary (\$195), Toronto (\$200) and Winnipeg (\$197). It rose in eight of the ten cities, with gains ranging from 3.4% in Saskatoon to 9.6% in Winnipeg. Montréal (-2.5%) and Regina (-0.4%) posted slight declines in the third quarter of 1990.

During the third quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities, with the exception of Calgary and Halifax where the business class and the economy fares declined respectively on short-haul routes (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Montréal where it decreased by 1.3% for short-haul trips and Regina where it decreased by 3.6% for long-haul trips. Calgary (10.8%) and Montréal (10.5%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$200 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$387 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans la plupart des villes: Regina (79.2%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (77.4%) et Toronto (75.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (10.7%), Toronto (9.0%) et Vancouver (8.5%).

Tarifs moyens

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du troisième 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 \$194, en hausse de 5.3% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$380, en hausse de 3.1% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

À niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$235 à Vancouver et \$159 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Calgary (\$195), Toronto (\$200) et Winnipeg (\$197). Il s'est accru dans huit des dix villes, les gains oscillant entre 3.4% à Saskatoon et 9.6% à Winnipeg. Montréal (-2.5%) et Regina (-0.4%) ont enregistré de faibles baisses au cours du troisième trimestre de 1990.

Au cours du troisième trimestre de 1990, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes à l'exception de Calgary et Halifax où les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont respectivement diminué sur les liaisons de courte distance (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers à l'exception de Montréal où le tarif réduit moyen a diminué de 1.3% pour les services court-courriers et de Regina où il a diminué de 3.6% pour les services long-courriers. Calgary (10.8%) et Montréal (10.5%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$200 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$387 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).

Fare Basis Survey

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

Coverage/Survey Universe

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

Survey Methodology

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

- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

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

Enquête sur la base tarifaire

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

Couverture/univers de l'enquête

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

Méthodes d'enquête

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

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

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

Data Quality and Limitations

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

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

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

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

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

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

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

Qualité des données et restrictions

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

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

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

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

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'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 Influence 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 third quarter of 1990 are shown in the following table with comparative third 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 troisième trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990	% Change		Niveau I Niveau II Niveau III Niveau IV
			Variation en %	Total	
Level I	3	2	-33.3		Niveau I
Level II	19	25	31.6		Niveau II
Level III	65	72	10.8		Niveau III
Level IV	172	182	5.8		Niveau IV
Total	259	281	8.5		Total

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1990, are as follows: Level III - 1, Level IV - 17.
- 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 and Vacationair in January 1990, Crown Air and City Express 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 troisième trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 1, niveau IV - 17.
- 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 and City Express en février 1990 et Soundair Corp. (Odyssey International) en 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. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100,00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

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

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

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

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

March 1991

Mars 1991

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

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

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

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

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

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

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (Please print)		FAX TO: (613) 951-1584 This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.		METHOD OF PAYMENT			
Company _____		<input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ <input type="checkbox"/> Bill me later (max. \$500) Charge to my: <input type="checkbox"/> MasterCard <input type="checkbox"/> VISA					
Department _____		Account Number					
Attention _____		Expiry Date					
Address _____		Signature _____					
City _____ Province _____		Client Reference Number _____					
Postal Code _____ Tel. _____						Qty	Total \$
Catalogue Number	Title	Required Issue	Annual Subscription or Book Price				
			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

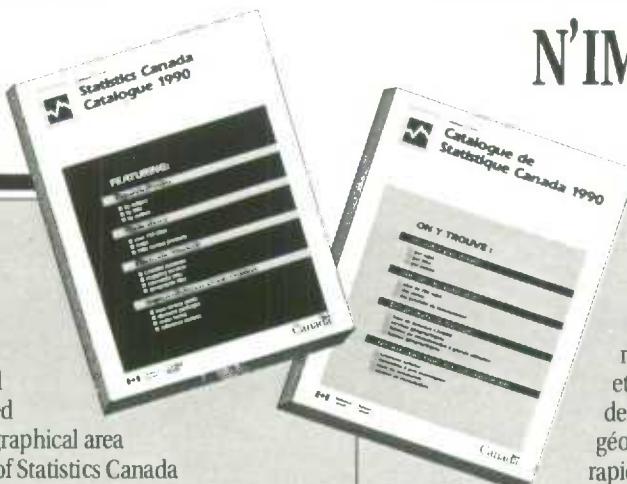


Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

PICK A TOPIC... ANY TOPIC

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



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

1-800-267-6677.

CHOISISSEZ UN SUJET... N'IMPORTE LEQUEL

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

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

1-800-267-6677.



Get the Facts On Canadian Manufacturing

PRODUCTS SHIPPED BY CANADIAN MANUFACTURERS is the most comprehensive listing of the values and quantities of over 4500 commodities shipped by Canadian manufacturing firms.

The report provides a comparative analysis of all products manufactured in Canada for the years 1984, 1985, and 1986. It enables manufacturers, research consultants, trade and other organizations to evaluate their competitive position in the market place as well as to obtain an overview of the manufacturing sector.

Commodities listed range from hydraulic turbines to plastic drinking straws to pasta.

This is the last issue to use the Industrial Commodity Classification and includes provincial data for 1986.

Order your copy of **PRODUCTS SHIPPED BY CANADIAN MANUFACTURERS** (Cat. No. 31-211), \$60 in Canada and US \$72 in other countries, by writing to:

Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre. For faster service, call toll-free and use your VISA or MasterCard. 1-800-267-6677

Renseignez-vous sur les produits fabriqués au Canada

La publication intitulée **PRODUITS LIVRÉS PAR LES FABRICANTS CANADIENS** constitue la liste la plus exhaustive de la valeur et de la quantité de plus de 4 500 produits expédiés par les entreprises de fabrication canadiennes.

Le rapport fournit une analyse comparée de tous les produits fabriqués au Canada en 1984, 1985 et 1986. Il permet aux fabricants, aux experts-conseils en recherche et aux organismes commerciaux et autres d'évaluer leur place concurrentielle sur les marchés ainsi que d'obtenir un aperçu du secteur manufacturier.

Les produits énumérés vont des turbines hydrauliques aux pâtes alimentaires, en passant par les pailles en plastique.

Il s'agit du dernier numéro à se servir de la classification des produits industriels; il comprend des données provinciales pour 1986.

Pour commander votre exemplaire de **PRODUITS LIVRÉS PAR LES FABRICANTS CANADIENS** (n° 31-211 au catalogue), à raison de 60 \$ au Canada et de 72 \$ US dans les autres pays, veuillez écrire à :

Vente de publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Vous pouvez également communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. Pour un service plus rapide, composez sans frais le 1-800-267-6677 et servez-vous de votre carte VISA ou MasterCard.