

c3

Catalogue 51-002 Quarterly



Air Carrier Operations in Canada

October – December 1990

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre – décembre 1990



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

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

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

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

How to Order Publications

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

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

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

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données 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 télex (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 403-495-3028

Comment commander les publications

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

1(613)951-7277

Numéro du télex (1(613)951-1584)

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

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

October-December 1990

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

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1990

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 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 from Chief, Author
Services, Publications Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

October 1991

Price: 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. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services
aux auteurs, Division des publications, Statistique
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Octobre 1991

Prix : 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° 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

Conversion Factors

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

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

Acknowledgements

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

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 et de G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont B. Snider, T. Horricks sont les statisticiens et D. Bunting est le chef intérimaire de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piéto est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

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
SECTION 5 FARE BASIS DATA	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	25
Glossary	26
Publications Available from the Transportation Division	32
Table des matières – fin	
	Page
SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	25
Glossaire	28
Publications disponibles à la Division des transports	32

Highlights

Operating Statistics

- There was a decline in all six operating indicators (passengers, goods, passenger-kilometres, passenger tonne-kilometres, goods tonne-kilometres and hours flown) for the combined charter and scheduled services of the Canadian commercial aviation industry (Levels I-IV) from the fourth quarter 1989 to the fourth quarter 1990.
- The number of passengers and goods carried for all services declined between the last quarters of 1989 to 1990. In Levels I to III, the number of passengers declined (-2%), hours flown increased (1%) and passenger-kilometres increased (3%) indicating that trip lengths were longer in the fourth quarter of 1990 compared to the same period in 1989.
- The overall 64% fourth quarter decline in chartered goods tonne-kilometres was most notable in the Level I decline (87%) from 7 million goods tonne-kilometres in 1989 to 915 thousand goods tonne-kilometres in 1990. Charter goods tonne-kilometres in the other international area decreased 89% during this time.
- Fourth quarter 1990 charter passenger-kilometres decreased 35% (735 million) in Level I but increased 72% (212 million) in Level II and 37% (75 million) in Level III over the same quarter in 1989. This represented an increase of 119% in total domestic passenger-kilometres during this time.
- In the fourth quarter 1990, Air Canada showed an 18% (362 million) decline in charter passenger-kilometres and 82% (175 thousand) in charter goods tonne-kilometres over the corresponding quarter of 1989. Canadian Airlines International Ltd. posted a 35% (740 thousand) decline in charter goods tonne-kilometres but showed a 13% increase (373 million) in charter passenger-kilometres during the corresponding quarter.
- Carriers numbered 272 in the fourth quarter of 1990, up from 254 in the same period in 1989. The number of Level I carriers dropped from three carriers in 1989 to two carriers in 1990 when Wardair amalgamated with Canadian Airlines International Ltd.

Financial Data

- The cost per litre of turbine fuel sold increased in Levels I to III (49%) in fourth quarter 1990 over fourth quarter 1989. The highest increase in the

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les six indicateurs d'exploitation (passagers, marchandises, passagers-kilomètres, passagers tonnes-kilomètres, marchandises tonnes-kilomètres et heures de vol) ont enregistré une baisse pour les services d'affrètement et réguliers combinés de l'industrie de l'aviation commerciale canadienne (niveaux I-IV) du quatrième trimestre de 1989 au quatrième trimestre de 1990.
- Le nombre total des passagers et marchandises transportés pour tous les services a diminué pour les derniers trimestres de 1989 et 1990. Le nombre de passagers des niveaux I à III a diminué (-2%), les heures de vol ont augmenté (1%) et le nombre de passagers-kilomètres a augmenté (3%) reflétant une hausse de la distance moyenne des voyages au quatrième trimestre de 1990 par rapport au même trimestre de 1989.
- La diminution de 64% du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement au quatrième trimestre était due principalement à la diminution de 87% enregistrée par les transporteurs de niveau I, de 7 millions de tonnes-kilomètres de marchandises en 1989 à 915 milles tonnes-kilomètres de marchandises en 1990. Le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement dans la région autre internationale a diminué de 89% durant cette période.
- Le nombre de passagers-kilomètres des services d'affrètement a diminué de 35% pour le niveau I (735 millions), mais a progressé de 72% (212 millions) pour le niveau II et de 37% (75 millions) pour le niveau III au quatrième trimestre de 1990 par rapport au même trimestre de 1989. Ceci représente une augmentation de 119% du nombre total de passagers-kilomètres intérieurs pendant ce temps.
- Au cours du quatrième trimestre de 1990, Air Canada a déclaré une diminution de 18% (362 millions) du nombre de passagers-kilomètres se rapportant aux services d'affrètement et de 82% (175 milles) du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement par rapport au même trimestre de l'année précédente. Les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont connu une perte de 35% (740 milles) au chapitre du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises des services d'affrètement mais ont enregistré une hausse de 13% (373 millions) au chapitre du nombre de passagers-kilomètres au cours du même trimestre.
- Le nombre de transporteurs a atteint 272 au cours du quatrième trimestre de 1990. Au même trimestre de 1989 on en comptait 254. Le nombre de transporteurs de niveau I est passé de trois transporteurs en 1989 à deux transporteurs en 1990 suite à la fusion de Wardair et des Lignes aériennes Canadian International Ltée.

Données financières

- Le coût par litre du carburant à turbine pour les transporteurs des niveaux I à III a augmenté (49%) au quatrième trimestre de 1990 par rapport au quatrième

cost per litre of turbine fuel occurred in Level I (54%), followed by Level II (35%) and Level III (17%). Level II showed decreases in the fourth quarter between 1990 and 1989 of 17% for each of turbine oil and piston oil. Fourth quarter 1990 gasoline costs per litre sold remained about the same for Level III but increased 6% for Level II over the same period in 1989.

- In the fourth quarter of 1990, Level I to III carriers showed a large operating loss (\$227 million) and net loss (\$201 million). The ratio of total operating revenue to total operating expense was 0.888 while the ratio of total operating income to total operating revenue was -0.126 during the last quarter of 1990. Operating loss (\$124 million) and net loss (\$124 million) were larger for Air Canada than for Canadian Airlines International (\$87 million and \$58 million respectively) during this period.
- Compared to a year ago, the fourth quarter 1990 total salary and wages for Levels I to III increased 11%. Level I employees had a total average salary and wage increase of 11%. Employees in Ontario (28%), Quebec (24%) and British Columbia (22%) earned almost three quarters of all Level I salaries and wages during the fourth quarter of 1990.
- Au cours du quatrième trimestre de 1990, des pertes d'exploitation (\$227 millions) et des pertes de revenu net (\$201 millions) ont été rapportées par les transporteurs des niveaux I à III. Le total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation a atteint 0.888 alors que le total du revenu d'exploitation par rapport au total des recettes d'exploitation a atteint -0.126 durant le dernier trimestre de 1990. La perte d'exploitation (\$124 millions) et la perte nette (\$124 millions) d'Air Canada étaient plus fortes que les pertes des Lignes aériennes Canadian International Ltée (\$87 millions et \$58 millions respectivement) au cours de cette période.
- Par rapport à l'année précédente, le total des salaires et traitements payés par les transporteurs des niveaux I à III au quatrième trimestre de 1990 a progressé de 11%. Les employés de niveau I ont eu une augmentation moyenne totale des salaires et traitements de 11%. Les employés en Ontario (28%), au Québec (24%) et en Colombie-Britannique (22%) ont gagné près des trois quarts de tous les salaires et traitements payés au niveau I pendant le quatrième trimestre de 1990.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the fourth quarter 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 17% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by nearly 7%. For the international markets, the economy fare index rose by 16%, while the discount fare index increased by 7%.
- During the fourth quarter of 1990, 64% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 58% in 1989. For the international markets, over two out of every three (71%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Two provinces (Alberta and British Columbia and the territories) registered a decreased utilization of discount fares during the fourth quarter of 1990. Quebec and Ontario with increases of about 20 and 11 percentage points respectively, compared to the same period in 1989, posted the largest increases.
- During the fourth quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$198, up 10% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$336, an increase of 9% relative to a year earlier.

trimestre de 1989. La plus forte augmentation du coût par litre du carburant à turbine fut enregistrée pour les transporteurs de niveau I (54%), suivi par les transporteurs de niveau II (35%) et de niveau III (17%). Les coûts du carburant à turbine et de l'huile à moteur à piston ont diminué de 17% chacun pour le niveau II entre les quatrièmes trimestres de 1990 et 1989. Le coût par litre d'essence au quatrième trimestre de 1990 n'a pas varié pour le niveau III mais a augmenté de 6% pour le niveau II par rapport à la même période en 1989.

- Au cours du quatrième trimestre de 1990, des pertes d'exploitation (\$227 millions) et des pertes de revenu net (\$201 millions) ont été rapportées par les transporteurs des niveaux I à III. Le total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation a atteint 0.888 alors que le total du revenu d'exploitation par rapport au total des recettes d'exploitation a atteint -0.126 durant le dernier trimestre de 1990. La perte d'exploitation (\$124 millions) et la perte nette (\$124 millions) d'Air Canada étaient plus fortes que les pertes des Lignes aériennes Canadian International Ltée (\$87 millions et \$58 millions respectivement) au cours de cette période.
- Par rapport à l'année précédente, le total des salaires et traitements payés par les transporteurs des niveaux I à III au quatrième trimestre de 1990 a progressé de 11%. Les employés de niveau I ont eu une augmentation moyenne totale des salaires et traitements de 11%. Les employés en Ontario (28%), au Québec (24%) et en Colombie-Britannique (22%) ont gagné près des trois quarts de tous les salaires et traitements payés au niveau I pendant le quatrième trimestre de 1990.

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 17% au cours du quatrième trimestre de 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de près de 7%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 16%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 7%.
- Au cours du quatrième trimestre de 1990, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 58% en 1989. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (71%) 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 quatrième trimestre de 1990. Le Québec et l'Ontario avec des hausses respectives d'environ 20 et 11 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1989.
- Au cours du quatrième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$198, en hausse de 10% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$336, en hausse de 9% 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 formulaires 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

Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform, 1988-1990

On January 1, 1988, a new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada. With this reform, notable changes in domestic air fares were expected as a result of increases in both price competition and service competition. Did the air fares paid by the travellers in Canada match the expectations? What has been the evolution of air fares in the 10 most heavily-travelled cities during the period of post economic regulatory reform? These questions will be assessed with the help of the fare basis data.

During the period of post economic regulatory reform in the Canadian air transport industry, the use of discount fares has been widespread. Since 1988, over 60%¹ of the passengers carried on major domestic scheduled services have travelled on a discounted ticket, with the years 1988 and 1990 being the key years. Discount passengers accounted for nearly 64% of total air travel during these two years.

In 1988, the peak coincided with Wardair's entry into the scheduled domestic market and their pricing policy. The intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair for market share stimulated the amount of discounting in 1988. CAIL with its restructured schedule, and Wardair, with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in an attempt to acquire a larger share of the domestic passenger traffic. This competition was especially evident in the large number of discount fares offered on the long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver.

In 1990, the peak in discount passenger traffic can be attributed to two principal factors. Firstly, 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. Secondly, the fare wars between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Canadian Partner (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

¹ The estimates presented in this study relate to the domestic scheduled operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. For the years 1983 to 1986, the following carriers were included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. For the years 1987 to 1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair were included, while in 1990, only Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. were included.

Étude spéciales

Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique, 1988-1990

Depuis le 1^{er} janvier 1988, une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada. Avec cette réforme, des changements importants dans les tarifs aériens au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les tarifs aériens payés par les voyageurs au Canada ont-ils coïncidé avec les attentes? Quelle a été l'évolution des tarifs aériens dans les 10 villes les plus achalandées au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique? Ces questions seront évaluées à l'aide de données sur la base tarifaire.

Au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien, l'utilisation des tarifs réduits s'est accrue. Depuis 1988, plus de 60%¹ des passagers des principaux services aériens réguliers intérieurs ont voyagé à prix réduit, les années 1988 et 1990 étant les années de pointe. Les passagers voyageant à prix réduit ont représenté près de 64% du total des voyages aériens au cours de ces deux années.

En 1988, le sommet a coïncidé avec l'arrivée de la compagnie Wardair sur le marché des services réguliers intérieurs et avec sa politique de fixation des prix. La forte concurrence entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair sur le marché a eu pour effet d'accroître l'offre de tarifs réduits en 1988. LACI (avec un nouvel horaire) et Wardair (avec un nouvel horaire pour les services interurbains à haute densité) ont eu recours à l'offre de tarifs réduits pour se faire concurrence et faire concurrence à Air Canada afin d'acquérir une plus large part du marché des services intérieurs de transport de passagers. La concurrence au niveau des tarifs réduits a été surtout observée au niveau des services transcontinentaux de longue distance tels que Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver.

En 1990, le sommet dans le trafic des passagers voyageant à prix réduit peut être attribué à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Canadian Partner (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

¹ Les estimations présentées dans cette étude portent sur les services intérieurs réguliers (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. Pour les années 1983 à 1986, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines. Pour les années 1987 à 1989, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair étaient inclus, alors qu'en 1990, seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée étaient inclus.

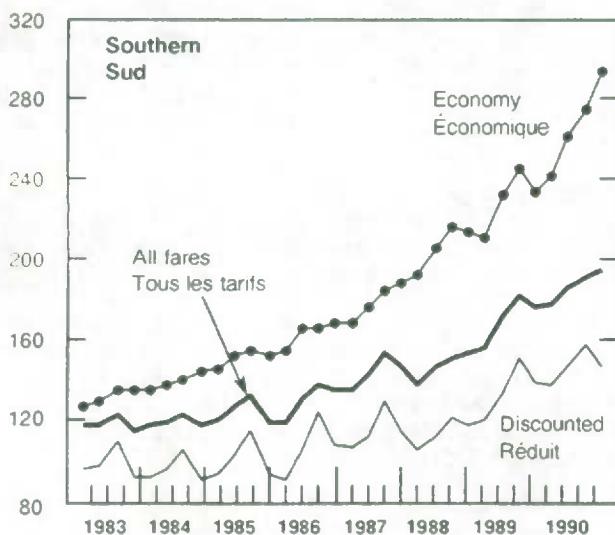
Although more discounting prevailed during the period of post economic regulatory reform than during the era of regulation, one should not necessarily conclude that everyone paid cheaper fares.

Indeed, as can be seen in Figure 1, the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated southern sector continued to creep upwards between 1988 (except for the third quarter) and 1990. During these three years, the average of all fares rose 1.7%, 16.8% and 8.9% over the previous year to reach \$149, \$174 and \$189, respectively.

Figure 1

Average Domestic Fares, by Sector, by Fare Type Group, 1983-1990

Average fares (\$)



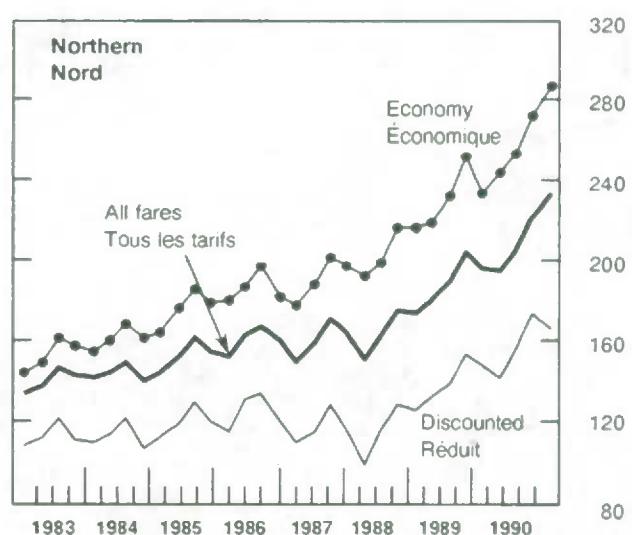
Bien que plus de passagers aient bénéficié de tarifs réduits au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique qu'au cours de l'ère de la réglementation, on ne doit pas nécessairement conclure que chaque passager a payé des tarifs moins chers.

En effet, comme on peut le constater à la figure 1, le tarif moyen (tous les types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans le secteur déréglementé du sud a continué de se redresser entre 1989 (à l'exception du troisième trimestre) et 1990. Au cours de ces trois années, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 1.7%, 16.8% et 8.9% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$149, \$174 et \$189, respectivement.

Figure 1

Tarifs moyens intérieurs, selon le secteur, selon le groupe tarifaire, 1983-1990

Tarifs moyens (\$)



In 1988 and 1990, the most notable source of the price increases was due to buoyant economy fares², which jumped sharply (15.7% and 15.4%), to average \$209 and \$269, respectively. In 1989, the price increase was most notable in discount fares, which rose by 19.2%, to average \$138. As shown in Figure 1, the impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Between 1988 and 1990, in nine of the 12 quarters, economy fares rose faster in the southern sector than in the northern sector, where services are still regulated. It is worthwhile to note that, in 1988, for the first year since 1983, the average economy fare in the deregulated sector was higher than in the regulated sector.

En 1988 et 1990, la poussée des tarifs économiques² a expliqué la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (15.7% et 15.4%), pour s'établir à \$209 et \$269, respectivement. En 1989, la hausse des tarifs la plus importante fut observée dans les tarifs réduits, lesquels ont augmenté de 19.2%, pour s'établir à \$138. Comme le montre la figure 1, l'incidence de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Entre 1988 et 1990, dans neuf des 12 trimestres, les tarifs de la classe économique se sont accrus plus rapidement dans le secteur sud que dans le secteur nord, où les services sont encore réglementés. Il vaut la peine de souligner qu'en 1988, pour la première fois depuis 1983, le tarif économique moyen dans le secteur déréglementé était plus élevé que dans le secteur réglementé.

² Includes business class fares.

² Comprend la classe affaires.

If economy fares have increased much more rapidly during the period 1988-1990 than in the era of regulation, the discount fares have not followed the same upward trend during the first year of deregulation in Canada. Indeed, in 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they dropped by 0.7%, while they retreated by 1.6% in the deregulated zone. In 1989 and 1990, however, the discount fares in the North and South experienced significant increases.

The substantial increases in Canadian air fares in 1989 and 1990 can be attributed to several factors.

It appears that, in 1989, the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike. Price competition also appears to have been affected by PWA Corporation's takeover of Wardair. There was a realignment of Wardair's lower price structure with CAI resulting in increases in economy and business class fares. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

In 1990, the price increases were largely driven by escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

During the first year of deregulation in Canada, the degree of discounting offered on economy fares³ in the southern zone averaged about 44%, up from the 1987 level of 35% (see Figure 2). In 1983, the discount off the economy fare averaged about 24%.

In 1989, not only did most air fares in Canada increase substantially, the major airlines reduced the degree of discounting they offered on economy fares by 3.8 percentage points in the South. A year later, the passengers travelling in the deregulated sector were granted a discount of 44%.

As can be seen in Text Table I, between the fourth quarters of 1988 and 1990, there was an upward growth in the average domestic fares paid by the passengers in all major cities, for both short-haul and long-haul trips. During this period, the gains ranged from 5.4% in Montréal to 34.4% in Winnipeg for short-haul trips (less than 800 kilometres) and from 17.7% in Halifax to 35.3% in Montréal for long-haul trips (800 kilometres or more). During the four year period, between the fourth quarters of 1983 and 1987, Ottawa (22.9%) and Vancouver (31.7%) had experienced the largest increases in average fares for short-haul and long-haul trips, respectively.

³ Includes business class fares.

Si les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement au cours de la période 1988-1990 que dans l'ère de réglementation, les tarifs réduits n'ont pas suivi le même schéma de croissance au cours de la première année de la déréglementation. En effet, en 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 0.7%, alors qu'ils se sont repliés de 1.6% dans la zone déréglementée. En 1989 et 1990, cependant, les tarifs réduits dans le Nord et le Sud ont enregistré des hausses importantes.

Les fortes augmentations dans les tarifs aériens canadiens en 1989 et 1990 peuvent être attribuées à plusieurs facteurs.

Il semble qu'en 1989, les principales compagnies aériennes aient voulu se remettre de la concurrence coûteuse de l'année précédente. Certaines des pressions résultant des 'guerres tarifaires' de 1988 ont été supprimées lorsque la compagnie Air Canada a repris la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève en décembre 1987. L'acquisition de Wardair par la Société PWA a également influé sur la concurrence des prix. La structure des tarifs réduits de Wardair a été réalignée en fonction de celle de LACI, ce qui a entraîné une augmentation des tarifs de la classe économique et de la classe d'affaires. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont également haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

En 1990, les augmentations de prix ont été causées en grande partie par l'augmentation des prix du carburant et par les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

Au cours de la première année de la déréglementation au Canada, le niveau de rabais offert sur le tarif économique³ dans la zone du Sud était en moyenne d'environ 44%, en hausse par rapport au niveau de 35% enregistré en 1987 (voir figure 2). En 1983, le rabais par rapport au tarif économique a atteint en moyenne 24%.

En 1989, non seulement la plupart des tarifs aériens au Canada ont-ils augmenté considérablement, mais les principales compagnies aériennes ont réduit le niveau de rabais sur le tarif économique de 3.8 points de pourcentage dans le Sud. Une année plus tard, les passagers voyageant dans le secteur déréglementé ont reçu un rabais de 44%.

Comme on peut le constater au tableau explicatif I, entre les quatrièmes trimestres de 1988 et 1990, les tarifs moyens intérieurs payés par les passagers ont enregistré une hausse dans toutes les villes principales, à la fois pour les liaisons de courte et de longue distances. Durant cette période, les gains ont oscillé entre 5.0% à Montréal et 34.4% à Winnipeg pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et entre 17.7% à Halifax et 35.3% à Montréal pour les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus). Au cours de la période de quatre ans, entre les quatrièmes trimestres de 1983 et 1987, Ottawa (22.9%) et Vancouver (31.7%) avaient connu les plus fortes hausses dans les tarifs moyens pour les vols court-courriers et long-courriers, respectivement.

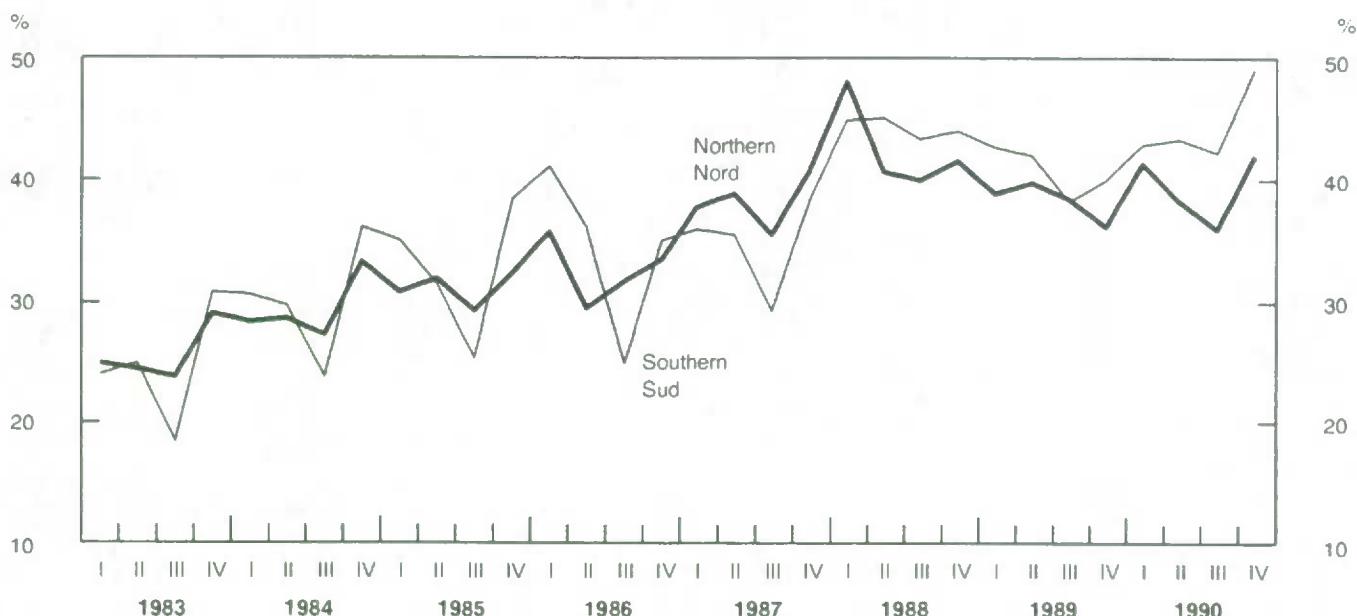
³ Comprend la classe affaires.

Figure 2

**Discount Off the Economy Fare, by Sector,
1983-1990**

Figure 2

Rabais par rapport au tarif économique, selon le secteur, 1983-1990



Between 1988 and 1990, for most of the major cities, for both short-haul and long-haul trips, the price increase was most notable in economy and business class, which combined rose by 36.3%, to average \$300 in 1990. At the city level, Winnipeg (33.2%) and Regina (29.4%) posted the largest increases for short-haul trips. For long-haul trips, the average economy and business class fares also rose in the top ten cities, with gains ranging from 26.5% in Vancouver to 39.3% in Montréal. During the period, the discount fares increased on average by 23.0%.

An examination of the 25 most heavily-travelled long-haul routes (only routes with cities of enplanement encompassed in the top 10 cities were considered) showed that the average of all fares rose in all 25 routes during the fourth quarter of 1990 compared to the same quarter in 1988 and 1989. The discount fares decreased in two of these routes in the fourth quarter of 1990 over the same period in 1989.

During the fourth quarter of 1990, on the most popular long-haul routes, the lowest discounts ranged between 41.9% and 60.8% of the regular economy fares⁴.

Entre 1988 et 1990, pour la plupart des villes principales, à la fois pour les voyages de courte et de longue distances, la hausse des tarifs la plus importante fut observée au niveau des tarifs des classes économique et d'affaires, lesquels ont augmenté conjointement de 36.3%, pour s'établir à \$300 en 1990. Au niveau des villes, Winnipeg (33.2%) et Regina (29.4%) ont enregistré les plus fortes hausses pour les vols court-courriers. Pour les vols long-courriers, les tarifs des classes économique et d'affaires ont également augmenté dans les 10 principales villes, avec des gains oscillant entre 26.5% à Vancouver et 39.3% à Montréal. Au cours de cette période, les tarifs réduits ont augmenté de 23.0% en moyenne.

Un examen des 25 liaisons de longue distance les plus achalandées (seulement les liaisons avec les villes d'embarquement comprises dans les 10 principales villes furent considérées) révèle que le tarif moyen (tous les types de tarifs) s'est accru dans les 25 liaisons au cours du quatrième trimestre de 1990 par rapport au même trimestre en 1988 et 1989. Les tarifs réduits ont diminué sur deux de ces liaisons au quatrième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989.

Au cours du quatrième trimestre de 1990, sur les liaisons de longue distance les plus en demande, les rabais les plus importants ont varié entre 41.9% et 60.8% par rapport aux tarifs économiques⁴.

⁴ Includes business class fares.

⁴ Comprend la classe affaires.

Text Table I.

Average Domestic Fares, by City, by Fare Type Group – Fourth Quarter 1983, 1987-1990

1983			1987			1988			
City of enplanement	All fares	Economy fare ³	Dis-counted fare	All fares	Economy fare ³	Dis-counted fare	All fares	Economy fare ³	Dis-counted fare
Ville d'embarquement	Tous les tarifs	Tarif économique ³	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif économique ³	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif économique ³	Tarif réduit
\$									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)									
Calgary	78.0	86.5	67.2	91.5	108.4	73.8	101.1	123.4	83.1
Edmonton ¹	68.3	71.7	58.3	78.1	84.6	58.4	82.6	93.1	60.1
Halifax	65.7	76.0	48.1	73.4	97.7	55.2	79.7	112.1	61.2
Montréal ²	86.0	101.1	63.5	104.9	128.8	76.9	108.8	143.7	85.7
Ottawa	77.4	89.0	54.1	95.1	115.7	67.3	96.7	125.6	72.5
Regina	95.6	117.5	66.9	108.7	144.8	76.8	115.8	149.5	86.5
Saskatoon	94.3	115.8	69.1	105.3	141.2	74.1	112.6	153.8	81.0
Toronto	85.2	99.7	60.7	104.1	126.0	75.7	107.0	138.4	83.7
Vancouver	83.8	103.3	64.8	100.9	145.0	80.3	110.6	157.0	91.3
Winnipeg	99.8	118.8	72.5	117.0	150.7	76.2	123.7	162.1	84.2
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)									
Calgary	181.0	269.0	125.3	230.9	339.1	167.1	219.0	374.2	153.1
Edmonton ¹	153.7	217.4	111.1	181.1	263.1	135.3	180.2	279.0	135.6
Halifax	121.2	152.0	92.0	143.2	193.4	109.4	156.2	222.3	117.8
Montréal ²	165.9	223.6	121.6	199.0	275.0	145.1	212.4	321.7	149.9
Ottawa	181.6	234.1	118.8	221.7	308.2	156.8	221.6	329.6	153.2
Regina	146.7	219.0	112.7	179.3	285.4	137.8	181.3	302.7	134.6
Saskatoon	147.2	228.2	113.7	168.4	265.1	136.1	174.1	290.0	134.7
Toronto	169.4	249.8	123.8	214.7	311.3	160.8	206.8	341.4	152.6
Vancouver	171.5	258.4	126.7	225.8	339.5	165.8	231.3	375.2	169.1
Winnipeg	141.4	201.3	104.2	169.3	245.7	127.2	169.0	270.7	122.5
1989									
	All fares	Economy fare ³	Dis-counted fare		All fares	Economy fare ³		Dis-counted fare	
	Tous les tarifs	Tarif économique ³	Tarif réduit		Tous les tarifs	Tarif économique ³		Tarif réduit	
\$									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)									
Calgary	111.5	133.8	91.7	124.9		151.0		102.0	
Edmonton ¹	87.5	95.4	68.9	98.2		107.0		72.4	
Halifax	68.8	98.2	52.5	x		x		x	
Montréal ²	123.2	155.4	94.6	114.2		184.3		95.5	
Ottawa	106.5	131.5	82.8	110.6		152.4		85.9	
Regina	123.9	164.5	88.6	140.8		193.4		96.0	
Saskatoon	122.9	164.3	83.8	136.9		193.0		91.8	
Toronto	120.1	149.0	92.5	114.7		172.3		94.4	
Vancouver	121.8	170.4	99.0	142.8		199.6		109.2	
Winnipeg	139.3	177.5	87.0	166.3		215.9		102.1	
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)									
Calgary	260.6	408.0	189.5	295.1		485.1		205.8	
Edmonton ¹	207.1	305.0	159.4	231.9		363.0		170.1	
Halifax	165.3	233.6	125.6	183.9		278.2		138.7	
Montréal ²	248.7	362.8	179.1	287.4		448.0		205.2	
Ottawa	250.7	358.9	180.0	279.6		427.7		202.0	
Regina	213.4	334.2	172.5	226.9		396.7		171.5	
Saskatoon	202.8	325.2	161.1	217.2		390.1		161.6	
Toronto	238.9	373.0	181.3	263.2		445.5		191.4	
Vancouver	262.1	401.6	194.5	286.3		474.7		207.1	
Winnipeg	197.3	295.8	142.0	216.3		346.5		157.7	

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).

³ Includes business class. – Comprend la classe affaires.

Tableau explicatif I.

Tarifs moyens intérieurs, selon la ville et le groupe tarifaire – Quatrième trimestre 1983, 1987-1990

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983	1987	1988

	1983

Also, on these routes, between 57.0% and 71.9% of passengers travelled on discount fares. For short-haul trips, the Toronto-Ottawa-Montréal corridor experienced a significant increase, the proportion of passengers using discount fares going from 46.2% in the fourth quarter of 1989 to 69.4% in the fourth quarter of 1990. During the same quarter in 1988, the proportion had reached 53.6%. The high percentage of discount traffic in 1990 reflects the presence of additional carriers and more intense fare competition.

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

Text Table II 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.

Text Table II.

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the two Major Canadian Air Carriers – Fourth Quarter, 1990

Également, sur ces liaisons, entre 57.0% et 71.9% des passagers ont profité des tarifs réduits. Pour les vols court-courriers, le couloir Toronto-Ottawa-Montréal a enregistré une hausse considérable, la proportion des passagers voyageant à tarif réduit étant passée de 46.2% au quatrième trimestre de 1989 à 69.4% au quatrième trimestre de 1990. Au cours du même trimestre en 1988, la proportion avait atteint 53.6%. Le fort pourcentage des voyages à tarif réduit découle de la présence de nouveaux transporteurs et d'une intense concurrence tarifaire.

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

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

Tableau explicatif II.

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

	Air Canada Affiliates	Canadian Airlines International Affiliates	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Affiliés d'Air Canada	Affiliés des Lignes aériennes Canadian International	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadian International
Passengers – Passagers	982 249	633 815	3 839 742	2 529 373
Percentage change – Variation en pourcentage	%	16.4	-14.0	-5.2
Market Share – Part du marché	%	14.3	9.2	55.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	413 296	256 917	5 592 972
Percentage change – Variation en pourcentage	%	18.2	-17.4	-2.6
Market Share – Part du marché	%	3.8	2.3	52.0
Passenger revenue – Recettes-passagers	\$'000	118 590	70 613	721 339
Percentage change – Variation en pourcentage	%	34.9	-12.0	7.3
Hours Flown – Heures de vol		52 789	40 031	137 295
Percentage change – Variation en pourcentage	%	20.3	-24.8	5.2
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.29	0.27	0.13
				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, Canadian Partner and Time Air.

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 Canadian se compose de: Air Atlantic, Calm Air, Canadian Partner et Time Air.

The market shares of the two families were 92.7% of passengers enplaned and 97.4% of passenger-kilometres. In the year since the fourth quarter of 1989, these market shares have increased from 91.7% passengers enplaned and 89.2% passenger-kilometres. From the third quarter of 1990 to the fourth quarter, there were slight reductions in market shares of 1.1 percentage points for passengers enplaned and 0.2 percentage point for passenger-kilometres.

The passenger market share attributable to the CAIL family in the fourth quarter of 1990 was 36.8%. This market share rose by 2.1 percentage points from a market share of 34.7% in the fourth quarter of 1989. Although this appeared to be a large increase, CAIL still requires large market share gains to attain the same market share as Air Canada. The Air Canada family's market share of 55.9% in the fall of 1990 declined 1.1 percentage points from the fourth quarter of 1989. The market shares of passengers for the two Level I carriers were 26.1% for CAIL and 37.2% for Air Canada in the fourth quarter of 1990. CAIL showed signs of gaining market share as their market share in passengers rose by 3.4 percentage points while Air Canada's passenger market share dropped 2.9 percentage points from the fourth quarter of 1989. Part of CAIL's increase in market share of passengers was the result of acquiring Wardair.

In the fourth quarter of 1990, there was a 2.4% increase in passengers enplaned and 18.6% increase in passenger-kilometres of the CAIL family. CAIL itself had a 9.7% increase in passengers enplaned, from the fourth quarter of 1989 to 1990 while Air Canada showed a corresponding decrease of 11.4%. The Air Canada family had a 5.2% decrease in passengers enplaned and a 2.6% decrease in passenger-kilometres during the same 1990 quarter.

Les parts du marché des deux groupes étaient de 92.7% des passagers embarqués et de 97.4% des passagers-kilomètres. Au cours de l'année, depuis le début du quatrième trimestre de 1989, les parts du marché du nombre de passagers embarqués ont augmenté de 91.7% et celles du nombre de passagers-kilomètres, de 89.2%. Du troisième trimestre au quatrième trimestre de 1990, des faibles baisses furent observées dans les parts du marché; 1.1 point de pourcentage des passagers embarqués et 0.2 point de pourcentage des passagers-kilomètres.

La part du marché des passagers embarqués au quatrième trimestre de 1990 était de 36.8% pour les Lignes aériennes Canadian International Ltée. Cette part du marché a augmenté de 2.1 points de pourcentage de la part du marché de 34.7% au quatrième trimestre de 1989. Bien que cette augmentation semblait importante, Canadian nécessitait toutefois des gains encore plus forts des parts du marché pour atteindre le niveau d'Air Canada. La part du marché (55.9%) du groupe d'Air Canada à l'automne de 1990 a diminué de 1.1 point de pourcentage comparativement au quatrième trimestre de 1989. Les parts du marché des passagers embarqués pour les deux transporteurs de niveau I étaient de 26.1% pour Canadian et 37.2% pour Air Canada au quatrième trimestre de 1990. Canadian a signalé un gain de la part du marché étant donné que sa part du marché des passagers embarqués a augmenté de 3.4 points de pourcentage tandis que la part d'Air Canada a diminué de 2.9 points de pourcentage comparativement au quatrième trimestre de 1989. Une partie de l'augmentation de Canadian a résulté de leur achat de Wardair.

Au cours du quatrième trimestre de 1990, le nombre de passagers embarqués a augmenté de 2.4% et le nombre de passagers-kilomètres de 18.6% pour le groupe de Canadian. Canadian lui-même fut le principal transporteur à contribuer à cette hausse, avec une augmentation de 9.7% des passagers embarqués, du quatrième trimestre de 1989 à 1990. Pour sa part, Air Canada a enregistré une diminution de 11.4%. Le groupe d'Air Canada a enregistré une diminution de 5.2% du nombre de passagers embarqués et de 2.6% du nombre de passagers-kilomètres au cours du même trimestre de 1990.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,
 October-December 1990

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
 niveau I, Octobre-décembre 1990

	Total ¹			Change Variation
	1989		1990	
	\$	%	%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.102	0.111	8.8
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.365	0.378	3.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.808	0.882	9.2
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	32 562	33 839	3.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	93.31	86.60	...
Air Canada				
		1989	1990	Change Variation
		\$	%	%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.108	0.116	7.4
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.376	0.375	-0.3
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.847	0.889	5.0
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	31 424	34 179	8.8
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.79	86.03	...
Canadian				
		1989	1990	Change Variation
		\$	%	%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.100	0.105	5.0
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.365	0.383	4.9
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.821	0.872	6.2
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	32 306	33 414	3.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.12	87.33	...

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,
October-December 1990**

Tableau 1.2

**Indicateurs économiques et démographiques choisis,
Octobre-décembre 1990**

		1989	1990	Change Variation
Population of Canada - Population du Canada	'000	26 369.7	26 743.6	1.4
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 559	12 493	-0.5
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	448 940	468 332	4.3
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 024.8	17 511.9	2.9
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				%
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$.. ³	162.0	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	83.4
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$.. ³	665.0	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1003.1
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	179.2	197.9	10.4
- International travel - Voyages internationaux	\$	308.4	335.8	8.9
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		115.9	121.6	4.9
- Transportation - Transports		113.3	121.1	6.9
- Public transportation - Transport public		104.6	119.3	14.1
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	111.2	122.0	9.7
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		125.7	140.8	12.0
- International travel - Voyages internationaux		100.8	111.5	10.6
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		114.3	112.0	-2.0
- Transport industry - Industrie du transport		110.7	106.5	-3.8
- Air transportation - Transport aérien		118.8	112.8	-5.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	17.5	17.2	...

(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 October-December 1988, the per capita trip spending totalled \$106 and the average spending per trip, \$575. - 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 octobre-décembre 1988, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$106 et les dépenses moyennes par voyage, \$575.

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,
 October-December 1990

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
 canadiens, Octobre-décembre 1990

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1989	1990		1989	1990	
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	84	95	13.1	254	272	7.1
Passengers – Passagers	8 093	7 929	-2.0	8 420	8 043	-4.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 155 142	150 796	-2.8	169 431	156 588	-7.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 933 484	14 343 744	2.9	14 535 132	14 383 357	-1.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 393 348	1 434 374	2.9	1 453 513	1 438 336	-1.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	419 066	437 219	4.3	461 145	439 615	-4.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 812 414	1 871 594	3.3	1 914 658	1 877 951	-1.9
Hours flown – Heures de vol	364	368	0.9	490	468	-4.4
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	6 979	6 826	-2.2	7 118	6 868	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 129 391	127 908	-1.1	129 774	128 120	-1.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	11 021 545	10 734 540	-2.6	11 059 783	10 743 610	-2.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 102 155	1 073 454	-2.6	1 105 978	1 074 361	-2.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	398 431	417 024	4.7	398 528	417 083	4.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 500 586	1 490 478	-0.7	1 504 507	1 491 444	-0.9
Hours flown – Heures de vol	292	298	1.9	304	307	0.8
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 114	1 104	-0.9	1 302	1 175	-9.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 25 751	22 888	-11.1	39 656	28 468	-28.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 911 939	3 609 204	23.9	3 475 349	3 639 747	4.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	291 194	360 920	23.9	347 535	363 975	4.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	20 635	20 195	-2.1	62 617	22 531	-64.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	311 829	381 115	22.2	410 152	386 506	-5.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	71	69	-2.8	121	116	-3.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	-41.6	65	45	-30.0
Hours flown: total – Heures de vol: total	72	70	-3.0	185	161	-13.0

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

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1990

Tableau 2.2

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

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1990 '000	Change 1990/1989 Variation	1990 '000	Change 1990/1989 Variation	1990 '000	Change 1990/1989 Variation
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	5 496	-2.4	1 402	-8.9	1 145	-8.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 98 047	-7.2	15 173	-0.7	43 368	-10.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 507 616	-0.5	2 399 132	-12.3	6 476 609	3.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	550 762	-0.5	239 913	-12.3	647 661	3.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	133 983	-1.9	35 314	-8.4	270 318	-5.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	684 744	-0.8	275 228	-11.8	917 979	0.6
Hours flown – Heures de vol	364	-2.9	54	4.4	50	21.1
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	5 213	-3.4	954	-1.9	701	-6.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 75 969	-6.9	10 997	3.0	41 154	9.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 138 032	-4.2	1 379 449	3.7	4 226 129	-3.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	513 803	-4.2	137 945	3.7	422 613	-3.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	120 241	-3.0	31 188	6.0	265 654	8.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	634 044	-4.0	169 133	4.1	688 267	1.0
Hours flown – Heures de vol	235	0.9	38	8.7	35	-7.1
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	283	20.0	448	-21.0	444	-10.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 22 078	-8.5	4 177	-9.2	2 214	-79.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	369 584	118.5	1 019 683	-27.4	2 250 480	18.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	36 958	118.5	101 968	-27.4	225 048	18.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	13 741	8.9	4 126	-54.9	4 664	-88.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	50 700	71.7	106 094	-29.1	229 712	-0.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	88	-1.3	16	-4.1	12	-19.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	42	-21.6	-	-	3	-71.0
Hours flown: total – Heures de vol: total	130	-9.0	16	-4.1	15	-41.3

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1990

	Total ¹			Change Variation
			1989	
		'000	'000	
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 631	5 078	-9.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	116 756	111 805	-4.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 320 491	10 542 013	-6.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 132 049	1 054 201	-6.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		398 031	407 733	2.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 530 080	1 461 935	-4.5
Hours flown – Heures de vol		172	165	-4.3
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 201	4 753	-8.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	115 254	111 523	-3.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 191 770	9 807 382	-3.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		15 794 972	15 330 278	-2.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.53	63.97	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 019 177	980 738	-3.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		391 156	406 818	4.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 410 333	1 387 556	-1.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 346 537	2 329 794	-0.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	60.10	59.56	...
Hours flown – Heures de vol		161	156	-2.8
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		430	325	-24.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 502	283	-81.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 128 722	734 632	-34.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		112 872	73 463	-34.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		6 875	915	-86.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		119 747	74 379	-37.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		11	8	-26.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		.	.	.
Hours flown: total – Heures de vol: total		11	8	-26.2

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

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1990 – fin

	Air Canada			Canadian		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	3 376	2 992	-11.4	1 901	2 086	9.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 72 992	72 580	-0.6	38 734	39 225	1.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 837 352	5 541 231	-5.1	4 137 618	5 000 782	20.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	583 735	554 123	-5.1	413 762	500 078	20.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	238 005	253 260	6.4	132 980	154 474	16.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	821 740	807 383	-1.7	546 742	654 552	19.7
Hours flown – Heures de vol	90	87	-2.9	68	78	14.3
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	3 211	2 857	-11.0	1 732	1 896	9.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 72 811	72 541	-0.4	38 203	38 982	2.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 397 264	5 179 676	-4.0	3 806 128	4 627 706	21.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	8 178 130	7 845 750	-4.1	5 949 468	7 484 528	25.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 66.00	66.02	...	63.97	61.83	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	539 726	517 968	-4.0	380 613	462 771	21.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	237 059	253 084	6.8	131 838	153 734	16.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	776 785	771 052	-0.7	512 451	616 504	20.3
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	1 289 499	1 247 108	-3.3	870 821	1 082 686	24.3
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 60.24	61.83	...	58.85	56.94	...
Hours flown – Heures de vol	87	85	-2.5	62	72	15.2
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	165	135	-18.2	169	190	12.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 181	39	-78.3	531	243	-54.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	440 088	361 555	-17.8	331 490	373 076	12.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	44 009	36 156	-17.8	33 149	37 308	12.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	946	175	-81.5	1 142	740	-35.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	44 955	36 331	-19.2	34 291	38 048	11.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	3	3	-15.0	5	6	4.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	3	3	-15.0	5	6	4.0

Table 2.4

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

	1989 No. – Nbre	1990 No. – Nbre	Change
			Variation %
Number of carriers – Nombre de transporteurs	50	62	24.0
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	3 198	2 821	-11.8
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	170	170	-
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	-	-
Quebec – Québec	11 365	11 247	-1.0
Ontario	2 983	2 206	-26.0
Manitoba	2 295	2 089	-9.0
Saskatchewan	1 309	488	-62.7
Alberta	5 415	4 011	-25.9
British Columbia – Colombie-Britannique	23 022	19 040	-17.3
Yukon	640	400	-37.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	4 448	1 503	-66.2
Total	54 845	43 975	-19.8
International			
Total	65 725	47 130	-28.3

Tableau 2.4

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

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-III, October-December 1990

	1989	1990	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 389 766	1 510 504	8.7
– Passengers – Passagers	1 230 845	1 337 655	8.7
– Goods – Marchandises	158 921	172 848	8.8
Charter services – Services d'affrètement	177 009	194 013	9.6
– Passengers – Passagers	164 224	182 214	11.0
– Goods – Marchandises	12 785	11 799	-7.7
Other flying services – Autres services aériens	3 780	4 385	16.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 300	1 614	24.1
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	87 986	98 000	11.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 659 840	1 808 515	9.0
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	22 482	21 941	-2.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	622 201	748 907	20.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	210 705	231 583	9.9
General services and administration – Services généraux et administration	845 418	957 940	13.3
Depreciation – Dépréciation	63 237	75 215	18.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 764 043	2 035 585	15.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(104 202)	(227 070)	117.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	189 468	3 410	-98.2
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	16 876	(15 799)	...
Interest expenses – Intérêts versés	90 969	87 387	-3.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(79 432)	18 822	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	35 943	(80 954)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(68 260)	(308 024)	351.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(27 295)	(106 621)	290.6
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(40 964)	(201 403)	391.7

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-III, Octobre-décembre 1990

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Octobre-décembre 1990

	Total ¹		
	1989	1990	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 179 730	1 240 959	5.2
– Passengers – Passagers	1 036 863	1 087 169	4.9
– Goods – Marchandises	142 868	153 791	7.6
Charter services – Services d'affrètement	56 352	47 740	-15.3
– Passengers – Passagers	54 111	47 716	-11.8
– Goods – Marchandises	2 241	24	-98.9
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	70 510	72 695	3.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 306 593	1 361 395	4.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 015	14 460	-3.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	462 552	538 060	16.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	142 267	155 421	9.2
General services and administration – Services généraux et administration	730 943	810 003	10.8
Depreciation – Dépréciation	49 528	54 172	9.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 400 305	1 572 116	12.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(93 713)	(210 722)	124.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	188 516	(7 834)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 588	(18 547)	...
Interest expenses – Intérêts versés	62 874	64 053	1.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(81 796)	14 560	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	59 434	(75 874)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(34 279)	(286 596)	736.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(24 385)	(104 926)	330.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(9 894)	(181 670)	...

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, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, October-December 1990 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Octobre-décembre 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	673 143	697 722	3.7	429 579	543 237	26.5
– Passengers – Passagers	584 119	602 748	3.2	381 468	484 420	27.0
– Goods – Marchandises	89 024	94 974	6.7	48 111	58 817	22.3
Charter services – Services d'affrètement	22 800	20 146	-11.6	19 540	27 594	41.2
– Passengers – Passagers	22 548	20 122	-10.8	18 930	27 594	45.8
– Goods – Marchandises	252	24	-90.5	610	-	-100.0
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	25 613	45 682	78.4	42 670	27 014	-36.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	721 556	763 550	5.8	491 788	597 845	21.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	8 950	10 312	15.2	4 303	4 147	-3.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	229 869	287 634	25.1	174 294	250 426	43.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	89 320	104 021	16.5	50 894	51 400	1.0
General services and administration – Services généraux et administration	403 837	451 367	11.8	277 852	358 636	29.1
Depreciation – Dépréciation	29 270	34 190	16.8	15 148	19 983	31.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	761 246	887 524	16.6	522 491	684 592	31.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(39 690)	(123 974)	212.4	(30 703)	(86 748)	182.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	154 803	(627)	...	1 364	(7 207)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 683	(21 575)	...	10 947	3 028	-72.3
Interest expenses – Intérêts versés	28 354	42 239	49.0	13 640	21 814	59.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(44)	(848)	...	(49 815)	15 408	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	129 088	(65 288)	...	(51 144)	(10 586)	-79.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	89 398	(189 262)	...	(81 846)	(97 334)	18.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	31 943	(65 248)	...	(38 984)	(39 678)	1.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	57 455	(124 015)	...	(42 862)	(57 656)	34.5

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 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	5 858	6 094	4.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	109 379	118 055	7.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 608	8 845	2.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	64 328	66 512	3.4
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 911	3 095	-20.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	43 668	31 155	-28.7
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	8 041	9 363	16.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	75 271	97 108	29.0
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 431	17 828	8.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	128 355	154 085	20.0
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	8 169	7 265	-11.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	94 740	105 771	11.6
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	51 018	52 490	2.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	515 741	572 686	11.0
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 073 632	1 052 250	-2.0
Cost – Coût	\$ '000	284 213	415 396	46.2
Gasoline – Essence	L '000	6 407	7 221	12.7
Cost – Coût	\$ '000	3 665	4 135	12.8
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	203	276	35.9
Cost – Coût	\$ '000	1 318	1 671	26.8
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	59	68	15.5
Cost – Coût	\$ '000	121	139	14.2

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 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	3 233	1 786	1 447
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	88 934	47 637	41 297
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 285	3 281	3 004
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	54 790	27 333	27 457
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 025	186	839
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	14 734	5 289	9 445
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	7 218	3 463	3 755
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	80 976	40 108	40 868
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 514	8 735	6 779
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	142 412	85 087	57 325
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 957	4 889	2 068
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	103 723	86 763	16 960
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	40 232	22 340	17 892
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	485 569	292 217	193 352
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	831 786	456 191	375 595
Cost – Coût	\$ '000	324 599	175 446	149 153
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	78	26	51
Cost – Coût	\$ '000	441	163	277
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 140.8 in the fourth quarter of 1990, up 12.0% compared to the fourth quarter of 1989. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (17.3%) to average 152.2. The discount fares rose by 6.9% during the fourth quarter of 1990 over the same period in 1989, posting their ninth consecutive increase.

During the fourth quarter of 1990, the economy fares rose faster in the northern sector (20.0%), where services are still regulated, than in the southern sector (17.1%). Also, during the fourth 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 11.4%, while they rose by 6.8% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares increased by 10.6% in the quarter. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 16.1%, while the discount fare index rose by 7.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the fourth quarter of 1990, 64.3% 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 6.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the third consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 67.0%, up from 63.7% in 1989.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.2% of the traffic during the fourth quarter of 1990, up from 58.6% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 3.4 percentage points (64.3% to 67.7%) during this period. In contrast, for northern services, 42.7% of passenger traffic (representing 45.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1989, the corresponding figures were 43.4% for passengers and 46.1% for passenger-kilometres.

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 Canadian International Ltée) a atteint 140.8 au cours du quatrième trimestre de 1990, en hausse de 12.0% par rapport au quatrième trimestre de 1989. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (17.3%), pour s'établir à 152.2. Les tarifs réduits se sont accrus de 6.9% au cours du quatrième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur neuvième augmentation consécutive.

Au cours du quatrième trimestre de 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (20.0%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (17.1%). Également, au cours du quatrième 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 11.4% alors qu'ils se sont accrus de 6.8% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisés a augmenté de 10.6% au cours du trimestre. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique a progressé de 16.1%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 7.3%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1990, 64.3% 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 6.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la troisième 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 63.7% en 1989 à 67.0% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.2% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1990, une augmentation par rapport à 58.6% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 3.4 points de pourcentage (64.3% à 67.7%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 42.7% du trafic de passagers (représentant 45.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 43.4% et 46.1% respectivement au cours du quatrième trimestre de 1989.

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

² Comprend la classe affaires.

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
– Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 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 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
	IV	140.8	152.2	128.2
Southern services – Services secteur sud	1989 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
	IV	140.8	152.4	128.1
Northern services – Services secteur nord	1989 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
	IV	138.4	146.4	127.4
International	1989 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
	IV	111.5	135.1	103.9

Figure 5.1

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

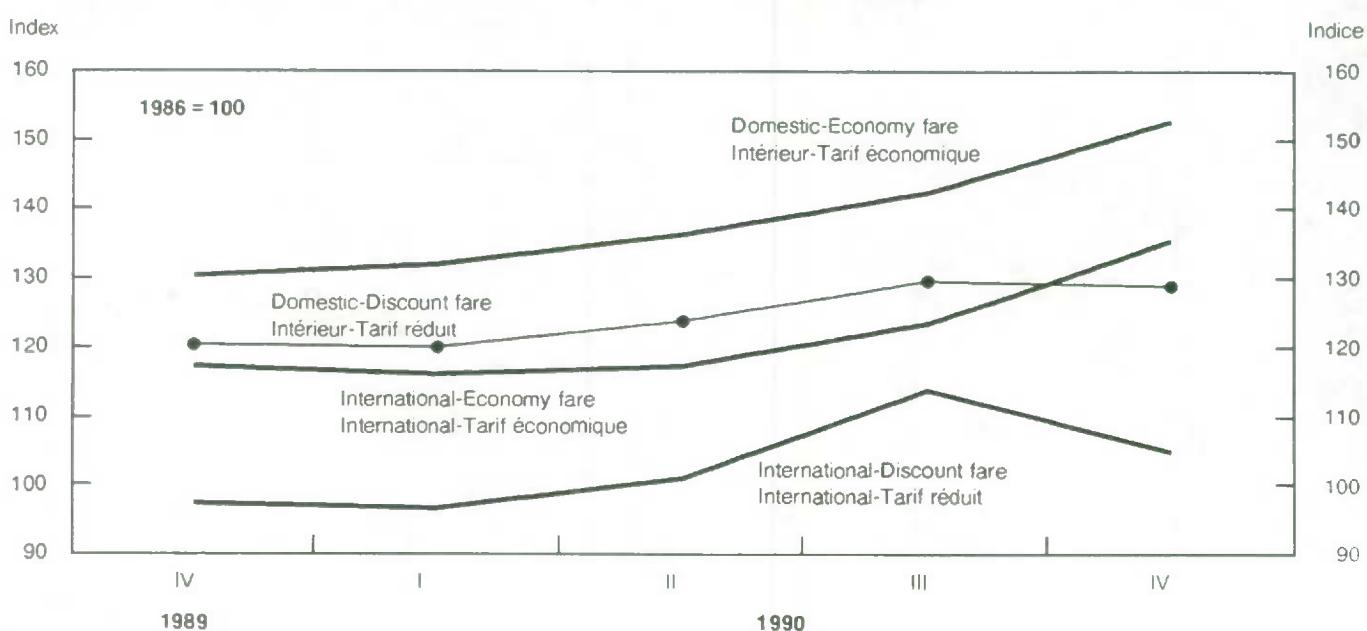


Tableau 5.1

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

Table 5.2

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

Tableau 5.2

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

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Domestic – Intérieur	0.4	0.3	7.9	7.3	30.8	24.8	58.0	64.3	2.9	3.3
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.3	8.2	7.5	29.8	23.6	58.6	65.2	3.0	3.4
Short-Haul – Court-courrier	0.2*	0.2	5.6	4.5	41.0	30.6	50.2	61.8	3.0	3.0
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.4*	10.2	9.7	21.1	18.6	65.1	67.6	3.1	3.7
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.3*	0.5*	55.6	55.9	43.4	42.7	0.6	0.8
International	0.9	0.8	7.1	7.0	17.6	14.4	68.7	71.3	5.7	6.5

Table 5.3

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

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 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	0.6	0.5	10.9	10.5	21.7	18.6	63.7	67.0	3.1	3.5
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.5	11.2	10.7	20.8	17.6	64.3	67.7	3.1	3.5
Short-Haul – Court-courrier	0.2*	0.2	5.7	4.5	39.2	28.4	51.9	63.9	3.0	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.7	0.6*	12.3	11.8	17.3	15.7	66.6	68.3	3.2	3.6
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.4*	0.6*	52.8	53.0	46.1	45.4	0.7	1.0
International	1.2	1.1	8.4	9.1	8.6	8.1	76.0	75.3	5.8	6.4

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

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1990

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, Octobre-décembre 1990

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1989	1990	1989	1990	1989
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	-	-	9.1	7.1*	35.6	29.4	53.1	61.2	2.0*	2.3*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	x	-	x	36.3*	x	60.8	x	1.7*	x
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	0.3*	0.2*	9.5	8.3*	25.7	22.7	61.2	65.0	3.2	3.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	x	0.4*	x	29.6	x	66.6	x	3.4	x
Quebec – Québec	0.3	0.2*	8.3	6.6	36.9	19.2	50.5	70.4	4.0	3.6
Ontario	0.5	0.4*	9.5	8.6	29.4	19.6	57.1	67.7	3.5	3.7
Manitoba	0.1*	0.1*	6.9	6.2*	33.6	30.0	56.5	59.8	2.8	3.9
Saskatchewan	-	-	4.4*	4.5*	30.4	28.0	63.4	64.6	1.8	2.8
Alberta	0.4	0.3*	6.7	6.6	35.0	35.0	56.1	55.3	2.0	2.8
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.4*	0.3*	6.5	6.6	26.0	26.9	64.9	63.6	2.3	2.6
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.4	0.3	7.9	7.3	30.8	24.8	58.0	64.3	2.9	3.3

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. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 98%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1990, on long-haul services, discount carriage represented 67.6% of passenger volume and 68.3% of passenger-kilometres; this compares with 61.8% and 63.9% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 98%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.6% du volume de passagers et 68.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61.8% et 63.9%.

Table 5.5

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

Tableau 5.5

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

City of enplanement Ville d'embarquement	Passengers Passagers	Fare type group – Groupe tarifaire												
		First class		Business class		Economy		Discounted		Other				
		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	198	177	-10.6	~	~	3.7	3.0	43.9	43.4	50.5	50.6	1.8*	2.9*	
Edmonton ¹	75	66	-11.7	~	~	0.4*	~	70.3	74.3	28.6	24.0*	0.7	1.1*	
Halifax	2	x	...	~	x	~	x	~	x	63.2*	x	~	x	
Montréal ²	256	211	-17.6	0.4	0.2*	8.3	6.1	39.7	15.3	47.1	75.0	4.4	3.4	
Ottawa	165	144	-12.9	0.4*	0.3*	7.6	6.2	40.7	30.4	47.8	59.3	3.5	3.9	
Regina	31	25	-19.3	~	~	2.7*	2.3*	43.8	42.9	51.7	52.6	1.8*	2.2*	
Saskatoon	27	25	-8.6	~	~	1.4*	1.3*	47.3	42.8	49.4	52.7	2.0*	3.0	
Toronto	425	351	-17.5	0.3*	0.2*	8.3	6.2	41.3	20.1	46.2	70.0	3.9	3.6	
Vancouver	160	133	-16.5	~	~	3.9	3.4*	28.5	33.9*	65.7	60.4	1.8*	2.2	
Winnipeg	37	26	-30.1	~	~	2.0*	1.7*	55.6	54.5	41.3	41.5	1.1*	2.2*	
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	147	130	-12.0	0.9*	0.7*	14.2*	14.3*	16.7	16.5	66.0	65.9	2.3	2.6*	
Edmonton ¹	180	157	-12.9	0.4*	0.4*	6.7*	7.1*	24.5	23.1	65.9	65.8	2.5	3.5	
Halifax	155	143	-7.9	0.3*	0.2*	9.6	8.3*	25.6	22.7	61.2	64.9	3.2	3.9	
Montréal ²	93	71	-23.8	0.2*	0.2*	11.0	9.8	25.6	23.2	60.1	62.9	3.0	3.9	
Ottawa	85	75	-12.1	~	0.2*	11.5	11.5	26.1	21.6*	58.0	63.0	4.1*	3.7*	
Regina	40	35	-14.0	~	~	6.4*	6.7*	18.4*	17.3*	73.5	72.7	1.7*	3.2*	
Saskatoon	36	35	-1.5	~	~	5.7*	6.1*	19.6	17.6*	72.9	73.5	1.7*	2.7*	
Toronto	618	536	-13.4	0.7	0.5*	11.7	11.2	16.5	15.4	67.9	69.1	3.3	3.8	
Vancouver	321	300	-6.7	0.7*	0.5*	10.5	10.3	20.2	17.6	65.6	68.0	3.1	3.6	
Winnipeg	182	162	-10.9	~	~	8.5	7.3*	26.7	23.4	61.5	64.8	3.2	4.4	

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

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

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

The increase in the proportion of discount fares during the fourth 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, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Canadian Partner (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales. Finally, the transfer of low-density regional and local routes from

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du quatrième 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, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Canadian Partner (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places. Finalement,

Table 5.6

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

Tableau 5.6

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

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	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	—	...	224.1	13.4	146.0	13.7	102.0	11.2	105.6	35.1
Edmonton ¹	—	...	—	...	107.0	12.2	72.4	5.2	58.4	-3.6
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal ²	248.3	35.1	206.7	17.9	175.5	16.0	95.5	0.9	77.5	8.7
Ottawa	192.0	12.8	169.6	12.8	148.9	16.3	85.9	3.8	87.8	13.0
Regina	—	...	208.0	14.8	192.6	17.8	96.0	8.3	129.9	45.4
Saskatoon	—	...	182.5	4.6	193.3	17.9	91.8	9.5	104.4	29.5
Toronto	203.6	15.6	194.8	16.0	165.4	13.9	94.4	2.0	85.2	13.7
Vancouver	—	...	224.9	13.5	197.1	18.3	109.2	10.3	98.0	26.1
Winnipeg	—	...	218.6	20.8	215.8	21.6	102.1	17.3	112.7	12.0
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	655.4	16.9	572.0	20.1	409.8	17.1	205.8	8.6	222.1	8.6
Edmonton ¹	620.0	12.3	505.5	14.8	319.3	19.1	170.1	6.7	217.9	12.3
Halifax	337.3	1.2	320.5	17.0	262.6	20.3	138.7	10.5	181.2	15.9
Montréal ²	599.1	-5.0	580.4	21.1	391.8	25.3	205.2	14.6	233.4	5.5
Ottawa	573.5	...	518.9	16.1	379.0	18.3	202.0	12.2	260.0	6.8
Regina	—	...	462.9	17.1	371.2	18.6	171.5	-0.6	209.7	-0.3
Saskatoon	—	...	480.3	18.6	359.1	18.9	161.6	0.3	200.8	19.9
Toronto	708.3	20.4	546.7	19.6	372.3	18.9	191.4	5.6	228.5	8.7
Vancouver	795.0	21.2	642.1	15.4	377.2	17.4	207.1	6.5	251.5	12.8
Winnipeg	—	...	388.6	16.8	333.4	17.4	157.7	11.0	166.3	-4.3

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

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

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

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

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

International Sector

During the fourth quarter of 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (71.3%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.6 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Provincial Synopsis

During the fourth 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 55.3% for Alberta to 70.4% 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 0.8 percentage point and 1.3 percentage points, respectively. The largest increases were in Quebec (19.9 percentage points) and Ontario (10.6 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 most of the selected cities³ during the fourth 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 fourth quarter of 1990 increased in seven of the top ten Canadian cities⁴. The gains ranged from 0.1 percentage point in Calgary to 27.9 percentage points in Montréal. The proportion decreased from 28.6% to 24.0% in Edmonton and from 65.7% to 60.4% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Calgary, Edmonton and Regina, posted slight gains; these ranged from 0.6 percentage point in Saskatoon to 5.0 percentage points in Ottawa.

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

⁴ Due to confidentiality, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Secteur international

Au cours du quatrième 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 (71.3%) des vols réguliers internationaux ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 2.6 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, le pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 55.3% en Alberta et 70.4% 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-Écosse 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 0.8 point de pourcentage et 1.3 point de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (19.9 points de pourcentage) et en Ontario (10.6 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 plupart des villes choisies³ au cours du quatrième 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 quatrième trimestre de 1990 a augmenté dans sept des dix principales villes canadiennes⁴. Les hausses variaient entre 0.1 point de pourcentage à Calgary et 27.9 points de pourcentage à Montréal. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 28.6% à 24.0% à Edmonton et de 65.7% à 60.4% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Calgary, Edmonton et Regina, ont enregistré un faible gain, compris entre 0.6 point de pourcentage à Saskatoon et 5.0 points de pourcentage à Ottawa.

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

⁴ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (73.5%) ranked first, followed by Regina (72.7%) and Toronto (69.1%). For business class fares, the leading cities were Calgary (14.3%), Ottawa (11.5%) and Toronto (11.2%).

Average Fares

In 1990, air fares in Canada increased substantially. The price increases were largely driven by:

- Escalating fuel prices; and,
- Pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

According to the fare basis data, during the fourth quarter of 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$198, up 10.4% over the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$336, an increase of 8.9% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$242; the lowest in Montréal, where it averaged \$158. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$204) and Winnipeg (\$209). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 0.7% in Montréal to 12.4% in Calgary.

During the fourth quarter of 1990, the business and economy fares increased in all major cities, (see Table 5.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips, with the exception of Regina where it decreased by 0.6% for long-haul trips. Montréal (14.6%) and Ottawa (12.2%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$216 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$410 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (73.5%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (72.7%) et Toronto (69.1%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (14.3%), Ottawa (11.5%) et Toronto (11.2%).

Tarifs moyens

En 1990, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par:

- l'augmentation des prix du carburant; et,
- les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du quatrième 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 \$198, en hausse de 10.4% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$336, en hausse de 8.9% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

À niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$242 à Vancouver et \$158 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$204) et Winnipeg (\$209). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 0.7% à Montréal et 12.4% à Calgary.

À cours du quatrième trimestre de 1990, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers à l'exception de Regina où il a diminué de 0.6% pour les services long-courriers. Montréal (14.6%) et Ottawa (12.2%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$216 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$410 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 Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1989 data base, because 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 fourth quarter of 1990 are shown in the following table with comparative fourth 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 quatrième trimestre de 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1989 sont également présentées.

	1989	1990	% Change		Niveau I Niveau II Niveau III Niveau IV
			Variation en %		
Level I	3	2	-33.3		Niveau I
Level II	19	25	31.6		Niveau II
Level III	68	71	4.4		Niveau III
Level IV	170	178	4.7		Niveau IV
Total	260	276	6.2		Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1990, are as follows: Level III - 6, Level IV - 11.
- 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) Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.
- f) The following charter carriers suspended operations between October 1989 and December 1990: Holidair Airways, Minerve Canada Inc., Points of Call Airlines, Vacationair, Crown Air, City Express, Soundair Corp. (Odyssey International).
- g) The Persian Gulf war caused fuel price to rise dramatically.
- h) The Canadian economy was in a recession.
- c) Pour le quatrième trimestre de 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau III - 6, niveau IV - 11.
- 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) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.
- f) Les transporteurs suivants qui ont effectué des services d'affrètement ont suspendu leurs opérations entre les mois d'octobre 1989 et décembre 1990: Holidair Airways, Minerve Canada Inc., Points of Call Airlines, Vacationair, Crown Air, City Express, Soundair Corp. (Odyssey International).
- g) La guerre du Golfe Persique a entraîné une augmentation dramatique du prix du carburant.
- h) L'économie canadienne était en récession.

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 exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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	Titre
		\$	US\$	Autres 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

Version française de ce bon de commande disponible sur demande



Statistics Canada **Statistique Canada**

1-800-267-6677

VISA and MasterCard Accounts

PF
03681
1991-01

Canadä



BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

Statistics Canada Library
Bibliothèque Statistique Canada



1010076395

This order coupon is available in English upon request



Statistique Canada Statistics Canada



1-800-267-6677



Comptes VISA et
MasterCard

PF
03681
1991-01

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, USS17 in the U.S. and USS20 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-représente 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.