

C.3

Catalogue 51-002 Quarterly



Air Carrier Operations in Canada

January-March 1992



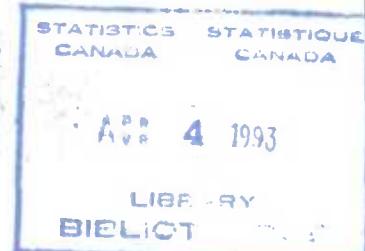
Years of AITS
Excellence d'excellence

Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1992

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS



Aviation



Statistics Canada

Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

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

How to Obtain More Information

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

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

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8285, Fax 951-9040) 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 du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8285, Télécopieur 951-9040) 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
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Northwest Territories (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 télécopieur 1(613)951-1584

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

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre



Air Carrier Operations in Canada

January-March 1992

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

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1992

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

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 Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1993

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 No. 51-002, Vol. 23, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1993

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

Mars 1993

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

N° 51-002 au catalogue, vol. 23, n° 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

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 D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head and B. Snider is the 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 G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section et B. Snider est le statisticien ont 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		Page
Highlights	v	Faits saillants	v
Introduction	vii	Introduction	vii
Special Articles	viii	Études spéciales	viii
SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW			
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
SECTION 2 OPERATING STATISTICS			
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
SECTION 3 FINANCIAL DATA			
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA			
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
Table des matières			
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

Table des matières – fin

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

Highlights

Operating Statistics

- The number of passengers carried by Canadian air carriers on scheduled services dropped by 1% in the first quarter of 1992, while the number of passenger-kilometres flown increased by 1%, over the same period of 1991. However, passenger revenue generated on these services dropped by 4%.
- Each of the major carriers and affiliate networks contributed to this reduction in yield (passenger revenue per passenger-kilometre). Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported decreases of 0.7 and 0.3 cents respectively. The Air Canada connectors experienced a drop of 2.2 cents per passenger-kilometre, while the Canadian partners reported a decrease of 2.9 cents, signalling intense competition on the regional routes.
- While scheduled services had not recovered as of the first quarter of 1992, charter operations did show signs of growth. Charter passengers and passenger-kilometres increased by 6% and 12%, respectively, over the first quarter of 1991. The large increase in passenger-kilometres reflected bigger gains by the large charter carriers that operate in international markets. Meanwhile, hours flown by charter carriers dropped a substantial 12%, indicating that for the bulk of small, domestic charter carriers, business in the first quarter of 1992 continued to decline. Even with the increases which were attributable to the large charter carriers, charter passengers carried in the first quarter of 1992 were still 14% lower than two years ago, in the first quarter of 1990. Hours flown by helicopter were down 18% compared to the first quarter of 1991.
- The affiliate networks of the major carriers continued to grow, however, the Canadian Partners outpaced the Air Canada affiliates in all categories. The Canadian Partners reported a 35% growth in scheduled passenger-kilometres, over the first quarter of 1991, compared to the 7% reported by the Air Canada affiliates. In terms of absolute size, the Air Canada affiliates flew 387 million passenger-kilometres, compared to 326 million by the Canadian Partners. Much of the Canadian Partner growth can be attributed to the fact that CAI added a feeder carrier in Quebec halfway through 1991. CAI was without a large scale feeder since late in 1989. Also, the

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers transportés sur des services réguliers par les transporteurs aériens canadiens a diminué de 1% au cours du premier trimestre de 1992, alors que le nombre de passagers-kilomètres réalisés a augmenté de 1%, par rapport à la même période de 1991. Cependant les recettes de passagers générées sur ces services ont diminué de 4%.
- Chacun des principaux transporteurs et les réseaux d'affiliés ont contribué à cette diminution des revenus (les recettes de passagers par passager-kilomètre). Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont déclaré des baisses de 0.7 et de 0.3 cents, respectivement. Les affiliés d'Air Canada ont enregistré une diminution de 2.2 cents par passager-kilomètre alors que les partenaires de Canadian ont déclaré une baisse de 2.9 cents, reflétant une concurrence intense sur les routes régionales.
- Alors que les services réguliers n'ont pas encore recouvré au premier trimestre de 1992, les services d'affrètement ont montré quelques signes de croissance. Le nombre de passagers et de passagers-kilomètres des services d'affrètement ont augmenté de 6% et de 12% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1991. La forte hausse du nombre de passagers-kilomètres reflète des gains plus importants des principaux transporteurs des services d'affrètement qui ont opéré sur des marchés internationaux. Cependant, le nombre des heures de vol des transporteurs des services d'affrètement a diminué substantiellement, de 12%. Cela indique que les affaires de la plupart des petits transporteurs des services intérieurs d'affrètement ont continué à décliner pendant le premier trimestre de 1992. Même avec les augmentations attribuées aux principaux transporteurs des services d'affrètement, le nombre de passagers des services d'affrètement transportés au cours du premier trimestre de 1992 était encore inférieur de 14% par rapport au premier trimestre de 1990. Le nombre d'heures de vol des hélicoptères a diminué de 18% par rapport au premier trimestre de 1991.
- Le réseau d'affiliés des principaux transporteurs a continué à croître. Cependant, les partenaires de Canadian ont dépassé les affiliés d'Air Canada dans toutes les catégories. Les partenaires de Canadian ont déclaré une hausse de 35% du nombre de passagers-kilomètres des services réguliers, par rapport au premier trimestre de 1991, alors que les affiliés d'Air Canada ont déclaré une hausse de 7%. En termes absolus, les affiliés d'Air Canada ont réalisé 387 millions de passagers-kilomètres par rapport à 326 millions par les partenaires de Canadian. La plus grande partie de la croissance des partenaires de Canadian peut être attribuée au fait que LACI a ajouté un transporteur affilié au Québec au milieu de 1991. LACI n'avait pas d'affilié

transborder regional carrier, Air Toronto, became a Canadian Partner in late 1991, having been an Air Canada affiliate since early after deregulation in 1988. Although Air Toronto no longer existed, the transborder routes were operated by the CAIIL Ontario partner, Ontario Express.

Financial Data

- Operating revenue reported by Canadian air carriers decreased by 4% from the first quarter of 1991. Air Canada accounted for most of the decrease, reporting a drop of \$45 million (7%) in its operating revenue.
- Both Air Canada and CAIIL reported smaller operating losses. Air Canada trimmed its first quarter 1992 operating loss by 8% to \$99 million, while CAIIL reduced its loss by 19% to \$72 million. For the industry as a whole, the first quarter operating loss dropped from \$191 million to \$165 million.
- Although the industry had another sizeable operating loss in the first quarter of 1992, the tax refund claimed by the industry was only \$1.1 million, compared to \$113 million, in the first quarter of 1991. As a result, the \$255 million net loss experienced by the industry in the first quarter of 1992 was substantially greater than the \$181 million net loss in the same quarter of 1991.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the first quarter 1992 economy fare index for domestic scheduled services fell by nearly 1%, while the discount fare index rose by 8%. For the international markets the economy fare index decreased by 3% while the discount fare index showed little change from the previous year.
- During the first quarter of 1992, 64% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 62% in 1991. In international markets four out of every five (82%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in the domestic sector occurred principally in the Western provinces, all four of which posted increases. The largest increases were in Alberta and Saskatchewan. Québec showed a decline of 7 percentage points when compared to the same quarter one year ago.
- During the first quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$179, unchanged from a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$315, less than 1% changed from a year earlier.

principal depuis la fin de 1989. Aussi, le transporteur régional transfrontalier, Air Toronto, qui était un affilié d'Air Canada depuis peu après la déréglementation en 1988, est devenu un partenaire de Canadien à la fin de 1991. Bien que Air Toronto n'existe plus, les routes transfrontalières sont exploitées par Ontario Express, le partenaire ontarien de LACI.

Données financières

- Les recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens ont diminué de 4% par rapport au premier trimestre de 1991. Air Canada était responsable en grande partie de la baisse, en déclarant une diminution de \$45 millions (7%) de ses recettes d'exploitation.
- Air Canada et LACI ont déclaré de plus petites pertes d'exploitation. Air Canada a réduit sa perte d'exploitation du premier trimestre de 1992 de 8% à \$99 millions, alors que LACI a diminué la sienne de 19% à \$72 millions. Pour l'ensemble de l'industrie, la perte d'exploitation du premier trimestre a diminué de \$191 millions en 1991 à \$165 millions en 1992.
- Bien que l'industrie ait subi une autre perte d'exploitation assez forte au cours du premier trimestre de 1992, le remboursement des impôts demandé par l'industrie était seulement \$1.1 million par rapport à \$113 millions au premier trimestre de 1991. Par conséquent, la perte nette de l'industrie de \$255 millions au premier trimestre de 1992 était substantiellement plus grande que la perte nette de \$181 millions enregistrée au même trimestre de 1991.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du premier trimestre de 1992, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services intérieurs réguliers a diminué de près de 1% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 8%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques a diminué d'environ 3% alors que l'indice des tarifs réduits a montré peu de changement par rapport à l'année précédente.
- Au cours du premier trimestre de 1992, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 62% en 1991. Dans les marchés internationaux, quatre passagers sur cinq (82%) ont voyagé à tarif réduit.
- L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut observée principalement dans les provinces de l'Ouest où les quatre provinces ont enregistré des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta et en Saskatchewan. Le Québec a enregistré une baisse de 7 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.
- Au cours du premier trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$179, inchangé par rapport à l'année précédente. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de \$315, en baisse de moins de 1% par rapport à l'année précédente.

Introduction

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

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

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

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

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

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

Introduction

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

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

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

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

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

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

Special Articles

Business Usage of Privately Registered Aircraft¹

by Peter Bailie

Privately registered aircraft are flown by companies as an essential part of conducting business, and by individuals for pleasure and recreational activities. This article presents a look at the business usage of privately registered aircraft in 1990 by bringing together information from three sources; aircraft movement landings and takeoffs, civil aircraft hours flown data and aircraft registration data.

Over 2,300 companies in Canada operated their own privately registered aircraft as an aid in the conduct of their business activities. Their fleet of 2,400 aircraft flew 227,000 hours and recorded 26 percent of all private itinerant movements into and out of Canada's airports.

Alberta, British Columbia, Ontario and Quebec combined, accounted for over 75 percent of the hours flown activity in this sector. This was mainly due to the prevalence of companies in the resource based industries which operated their own aircraft.

Airport Concentration

The table below shows the top 10 airports reporting itinerant business activity.

¹ As defined by the Civil Aircraft Register aircraft usage code – Business Aircraft 1 and 2: private aircraft used in general aviation for the carriage of passengers or goods; for purposes generally considered as not for public hire; and, used as an aid to the conduct of a company's business activities.

Table 1

Itinerant Movements of Aircraft Registered for Private Business Use, Top 10 Airports, 1990

Rank	Airport Name	Movements	Proportion
Rang	Nom de l'aéroport	Nombre de mouvements	Pourcentage
1	Calgary International	16,047	7.8
2	Vancouver International	13,408	6.6
3	Edmonton Municipal	12,173	5.9
4	Montreal International	6,289	3.1
5	Toronto/Buttonville	5,892	2.9
6	Lester B Pearson International	5,751	2.8
7	Victoria International	4,714	2.3
8	Toronto Island	4,680	2.3
9	Waterloo-Guelph	3,838	1.9
10	Nanaimo	3,621	1.8
Total Top 10 Airports – Total – 10 premiers aéroports		76,413	37.3
Total All Airports – Total – Tous les aéroports		204,665	100.0

Études spéciales

Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés¹

de Peter Bailie

Les sociétés utilisent les aéronefs immatriculés comme aéronefs privés comme un outil essentiel dans la conduite de leurs affaires; les particuliers, quant à eux, les utilisent pour le plaisir. Dans le présent article, on fournit un aperçu de l'usage que les sociétés ont fait des aéronefs privés en 1990, en s'inspirant de trois sources: les données sur les atterrissages et les décollages des aéronefs, sur les heures de vol des aéronefs civils et sur les immatriculations.

Plus de 2,300 sociétés au Canada ont exploité leurs propres aéronefs privés pour la conduite de leurs affaires. Ce parc de 2,400 aéronefs a effectué 227,000 heures de vol et représenté 26 % de tous les mouvements itinérants en provenance et à destination des aéroports canadiens.

Ensemble, les provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec ont représenté plus de 75 % des heures de vol dans ce secteur. Cela est principalement attribuable au nombre accru de sociétés du secteur des industries de ressources qui exploitaient leurs propres aéronefs.

Répartition selon l'aéroport

Le tableau suivant fournit la liste des dix premiers aéroports qui ont déclaré des mouvements itinérants d'aéronefs d'affaires.

¹ Tel que défini par le code d'utilisation des aéronefs du Registre des aéronefs civils – Aéronefs d'affaires 1 et 2: aéronefs privés utilisés en aviation générale pour le transport de passagers ou de marchandises; pour des fins généralement considérées comme non pour compte public; et, utilisés comme une aide pour la conduite des activités d'affaires des sociétés.

Tableau 1

Mouvements itinérants d'aéronefs immatriculés comme aéronefs d'affaires privés, selon les dix premiers aéroports, 1990

Business activity was widespread across Canada. Over 225 airports reported some business aircraft activity. This diversity could be an indication of a need for flexibility and convenience for the private business operator.

As a group, airports with control towers were the busiest. Out of every 100 business flights reported in 1990, 74 were at towered airports compared to 21 at flight service stations and 5 at small airports. Calgary International reported the highest number of movements for business use, averaging 44 flights a day throughout 1990. Their total of 16 thousand was close to 48 percent of all private movements at Calgary, well above the 26 percent national average mentioned earlier.

Seasonal Patterns

With Canada's climate, general seasonal patterns of flying are expected; summer months showing higher activity than winter months.

A ratio² was used as a simple measure to compare the seasonal pattern of private-business, recreational and commercial aircraft activity during 1990.

² Calculated as a percentage, of the number of itinerant movements in a given month, to the monthly average over the year, for each category.

On a observé des mouvements pour les aéronefs d'affaires dans toutes les régions du Canada. Plus de 225 aéroports ont déclaré des mouvements de ce genre. Cette diversité peut traduire le besoin de souplesse et de facilité des dirigeants de sociétés privées.

Dans l'ensemble, les aéroports dotés de tours de contrôle ont été les plus achalandés. Sur 100 mouvements d'aéronefs d'affaires déclarés en 1990, 74 sont survenus dans des aéroports dotés de tours de contrôle, 21 dans des stations d'information de vol et 5 dans de petits aéroports. L'aéroport international de Calgary a déclaré le nombre le plus élevé de mouvements d'aéronefs d'affaires, soit en moyenne 44 vols par jour en 1990. Les 16,000 mouvements enregistrés ont représenté près de 48 % de tous les mouvements d'aéronefs privés à Calgary, pourcentage bien supérieur à la moyenne nationale de 26 % mentionnée auparavant.

Tendances saisonnières

Avec le climat que l'on connaît au Canada, on peut s'attendre à des variations saisonnières au niveau des mouvements aériens. Le niveau d'activité est donc plus élevé en été qu'en hiver.

On s'est servi d'un ratio² comme simple mesure de comparaison des tendances saisonnières des mouvements des aéronefs d'affaires, des aéronefs de loisirs et des aéronefs commerciaux en 1990.

² Ratio, en pourcentage, du nombre de mouvements itinérants pendant un mois donné à la moyenne mensuelle pour toute l'année, selon la catégorie.

Figure 1

Seasonal Patterns of Aviation Activity

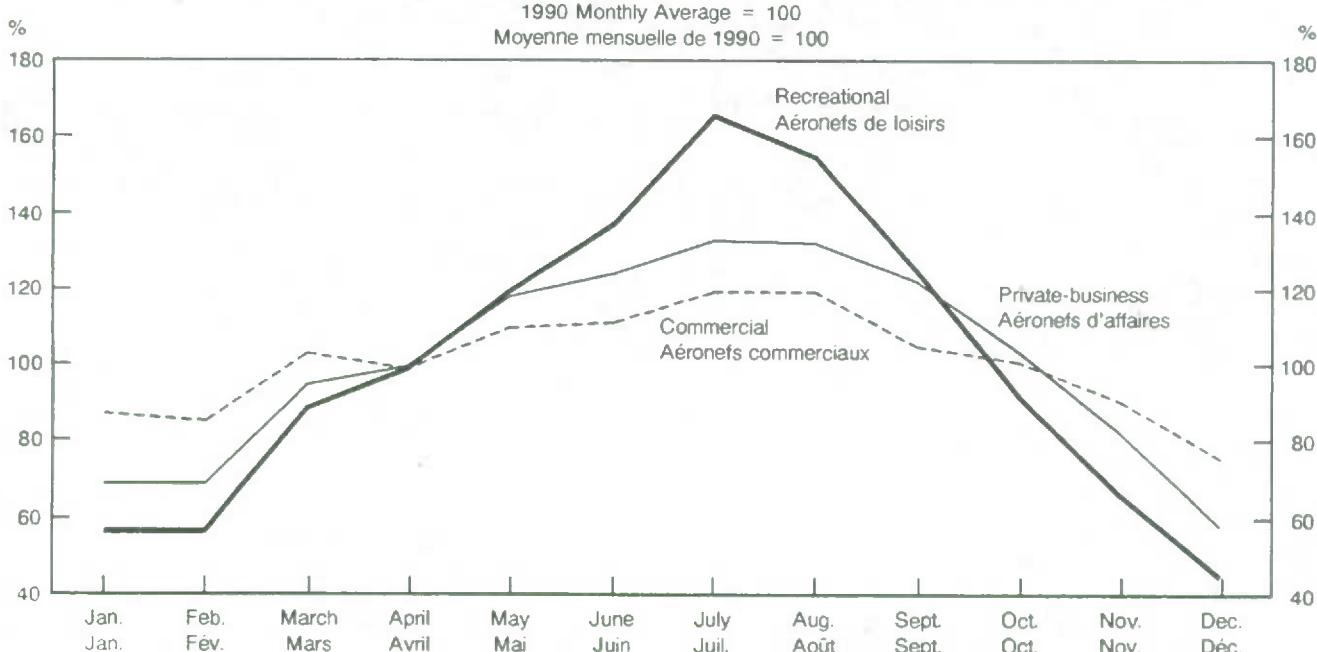


Figure 1

Tendances saisonnières de l'aviation

In each category, December was the low season and July was the high season. However, the relationship in levels between the categories was interesting to observe and could indicate different aims of recreational, business and commercial operators. Recreational flying, as a highly discretionary activity, showed the most pronounced seasonal pattern. Commercial operators minimized the variation between the low and the high seasons by using such tools as: fleet management, to find an optimum mix of aircraft for their traffic; and, pricing, to shift demand from one period to another. Private business operators tended to own one aircraft. Their needs may be somewhat discretionary on a day-to-day basis. However, the activity, as an essential part of conducting business, had to be carried out. Therefore, the variation was quite a bit less than shown for recreational flying but more than shown for commercial activity.

Choice of Aircraft

Over 180 different aircraft types were represented in the fleet of business registered aircraft for 1990. They covered both fixed-wing and rotary-wing aircraft by most of the well known manufacturers such as: Aerospatiale, Beech, Bell Helicopter, British Aerospace, Cessna, de Havilland, Piper and Sikorsky to name a few.

The single piston-engine Cessna 172 Skyhawk appeared to be the clear winner in popularity and use. In terms of numbers of aircraft, hours flown and movements, the Cessna 172 lead all other aircraft types. With 325 aircraft and 23,300 hours, the average annual utilization rate was just over 70 hours per aircraft.

Leading the business jet category were 16 Cessna Citations which averaged close to 550 hours each. Next, an equal number of British Aerospace BAe 125's averaged 340 hours for the year. These 32 aircraft represented over 10 percent of the movements and 6 percent of the hours flown for all business aircraft.

The distributions of the numbers of aircraft and hours flown by age of aircraft showed that newer aircraft flew a higher proportion of the hours flown compared to their numbers. The 10-14 year old grouping accounted for the highest proportions at 24 percent of numbers of aircraft and 27 percent of hours flown. Cumulatively, 70 percent of the business fleet were less than 25 years old. This group counted for close to 80 percent of the hours flown of all business aircraft.

Dans chacune des catégories, le mois de décembre s'est révélé la basse saison, et le mois de juillet, la haute saison. Il était cependant intéressant d'observer les liens entre les niveaux d'activité des diverses catégories, liens qui révélaient les différentes visées des exploitants d'aéronefs de loisirs, d'aéronefs d'affaires et d'aéronefs commerciaux. La tendance saisonnière la plus marquée a été observée au niveau des vols de plaisir, une activité hautement discrétionnaire. Les exploitants d'aéronefs commerciaux ont atténué la variation entre la basse saison et la haute saison en recourant à des outils comme la gestion du parc aérien, l'agencement optimal des aéronefs dont ils ont besoin, et une méthode d'établissement de prix qui permet de transférer la demande d'une période à l'autre. Les exploitants d'aéronefs d'affaires privés possédaient souvent un seul aéronef. D'un jour à l'autre, leurs besoins peuvent être quelque peu discrétionnaires. Toutefois, l'activité doit être menée car elle fait partie intégrante de la conduite des affaires. La variation est donc un peu moins élevée au niveau des vols de plaisir, et un peu plus élevée au niveau des vols commerciaux.

Choix des aéronefs

En 1990, on a dénombré plus de 180 différents types d'aéronefs dans le parc des aéronefs immatriculés comme des aéronefs d'affaires. On y trouve les aéronefs à voilure fixe et les aéronefs à voilure tournante de la plupart des grands fabricants: Aerospatiale, Beech, Bell Helicopter, British Aerospace, Cessna, de Havilland, Piper et Sikorsky pour n'en nommer que quelques-uns.

Le Cessna 172 Skyhawk monomoteur à pistons semblait être l'aéronef le plus populaire et le plus utilisé. Quant au nombre d'aéronefs, d'heures de vol et de mouvements, le Cessna 172 a surpassé tous les autres types d'aéronefs. Avec 325 appareils et 23,300 heures de vol, le taux d'utilisation annuel moyen était d'un peu plus de 70 heures par aéronef.

À la tête de la catégorie des avions à réaction utilisés par affaires se trouvaient 16 Cessna Citations avec près de 550 heures de vol chacun. Vient ensuite un même nombre d'appareils BAe125 de British Aerospace avec 340 heures de vol en moyenne en 1990. Ces 32 aéronefs ont représenté plus de 10% des mouvements et 6% des heures de vol des aéronefs d'affaires.

La répartition, selon l'âge de l'aéronef, du nombre d'aéronefs et des heures de vol a révélé que les aéronefs plus récents représentaient un pourcentage plus élevé pour les heures de vol que pour leur nombre. Ainsi, les aéronefs du groupe d'âge de 10 à 14 ans ont représenté les plus forts pourcentages avec 24% du nombre d'aéronefs et 27% du nombre d'heures de vol. Dans l'ensemble, 70% des aéronefs d'affaires avaient moins de 25 ans. Ce groupe représentait près de 80% des heures de vol effectuées par tous les aéronefs d'affaires.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – First Quarter 1992

Text Table 2 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data.

Text Table 2

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – First Quarter 1992

	Air Canada Connectors	Canadian Partners	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers	-881,004	720,885	3,290,540	2,355,470
Percentage change – Variation en pourcentage	%	5.4	20.0	-1.1
Market Share – Part du marché	%	14.9	12.2	55.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	386 898	326 125	4 669 667
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	7.3	34.8	-1.0
Market Share – Part du marché	%	4.1	3.5	49.8
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000	104 854	83 597	580 283
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-0.7	21.3	-6.4
Market Share – Part du marché	%	9.2	7.3	50.8
Hours Flown – Heures de vol		55,007	49,283	131,217
Percentage change – Variation en pourcentage	%	14.3	16.3	4.6
Market Share – Part du marché	%	19.3	17.3	46.0
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.27	0.26	0.12

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1992, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. In the first quarter of 1992, Ontario Express serviced the transborder routes operated by Air Toronto for most of 1991. Also, Inter-Canadien was part of the Canadian Partners in the first quarter of 1991. Therefore, there was substantial growth in the size of the Canadian network and some reduction in size for the Air Canada affiliate network.

These structural changes were apparent in the data. Growth by the Canadian Partners outpaced that of the Air Canada affiliates in all four categories shown, when compared with the first quarter of 1991. The Air Canada family (including the major carrier) experienced declines in all categories except hours flown, while the Canadian family grew in each category. The combined operations of both families, showed increases of roughly 1.5% in passengers and passenger-kilometres, while decreasing by 2.6% in passenger revenue.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Premier trimestre 1992

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles, déjà publiées.

Tableau explicatif 2

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Première trimestre 1992

	Air Canada Connectors	Canadian Partners	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers	-881,004	720,885	3,290,540	2,355,470
Percentage change – Variation en pourcentage	%	5.4	20.0	-1.1
Market Share – Part du marché	%	14.9	12.2	55.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	386 898	326 125	4 669 667
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	7.3	34.8	-1.0
Market Share – Part du marché	%	4.1	3.5	49.8
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000	104 854	83 597	580 283
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-0.7	21.3	-6.4
Market Share – Part du marché	%	9.2	7.3	50.8
Hours Flown – Heures de vol		55,007	49,283	131,217
Percentage change – Variation en pourcentage	%	14.3	16.3	4.6
Market Share – Part du marché	%	19.3	17.3	46.0
Passenger revenue per passenger-kilometre – Recettes-passagers par passager-kilomètre	\$	0.27	0.26	0.12

En 1992, le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. En 1992, le réseau de transporteurs partenaires Canadien était constitué de Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Au cours du premier trimestre de 1992, Ontario Express a servi les routes transfrontalières qui étaient opérées par Air Toronto pendant la plupart de l'année 1991. Aussi, Inter-Canadien était devenu un partenaire Canadien durant le premier trimestre de 1991. Par conséquent, il y avait un accroissement substantif de la grandeur de réseau de Canadien et quelques diminutions de réseau d'affiliés d'air Canada.

Ces changements structuraux étaient évidents aux données. L'augmentation des partenaires Canadien a dépassé ceux des affiliés d'Air Canada dans les quatre catégories présentées par rapport au premier trimestre de 1991. Le groupe d'Air Canada (qui inclut le transporteur majeur) a déclaré des diminutions dans toutes les catégories sauf le nombre d'heures de vol, pendant que le groupe Canadien a augmenté dans chaque catégorie. Ensemble les opérations des deux groupes ont augmenté d'environ 1.5% du nombre de passagers et de passagers-kilomètres en ayant une diminution de 2.6% des recettes-passagers.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

Title

Air Carrier Operations in Canada,
Quarterly, Bilingual

Aviation Statistics Centre –
Service Bulletin, Monthly, Bilingual

Air Carrier Traffic at Canadian Airports,
Quarterly, Bilingual

Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report,
Annual, Bilingual

Air Passenger Origin and Destination:
Canada/United States Report,
Annual, Bilingual

Canadian Civil Aviation,
Annual, Bilingual

Air Charter Statistics.
Annual, Bilingual

Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation,
Occasional, issued in 1986.

Travel-Log

Domestic Travel (Canadian Travel Survey)

International Travel

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Titre

Opérations des transporteurs aériens au Canada,
Trimestriel, Bilingue

Centre des statistiques de l'aviation –
Bulletin de service, Mensuel, Bilingue

Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,
Trimestriel, Bilingue

Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,
Annuel, Bilingue

Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,
Annuel, Bilingue

Aviation civile canadienne,
Annuel, Bilingue

Statistique des affrètements aériens,
Annuel, Bilingue

L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,
Hors série, publiée en 1986.

Info-voyages

Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)

Voyages internationaux

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Section 1**THE QUARTER IN REVIEW****Table 1.1****Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,
January-March 1992****Section 1****REVUE DU TRIMESTRE****Tableau 1.1****Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Janvier-mars 1992**

	Total ¹			Change Variation %	
			1991		
			1992		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.117	0.113	-3.4	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.388	0.376	-3.1	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.923	0.892	-3.4	
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	30 832	32 228	4.5	
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	86.92	88.22	...	
	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.274	0.111	0.105	0.236
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	3.132	0.373	0.361	5.978
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.468	0.859	0.846	2.338
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	34 422	30 878	33 391	36 169
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	111.87	85.93	88.57	102.10

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
January-March 1992

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
Janvier-mars 1992

		1991	1992	Change Variation
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 840.9	27 243.0	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 351	12 274	-0.6
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	463 332	468 484	1.1
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 262.2	17 196.5	-0.4
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	\$	..³	101.3	...
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	148.9	162.9	9.4
– International travel – Voyages internationaux	\$	..	..	...
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴	\$	1 148	1 127	-1.8
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..	..	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	..	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)	\$	178.4	178.5	0.1
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	318.0	315.2	-0.9
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		125.2	127.2	1.6
– Transportation – Transports		120.5	120.0	-0.4
– Public transportation – Transport public		129.1	131.1	1.5
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	129.2	128.4	-0.6
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		137.7	141.1	2.5
– International travel – Voyages internationaux		116.5	114.1	-2.1
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		108.9	110.7	1.7
– Transport industry – Industrie du transport		97.9	100.0	2.2
– Air transportation – Transport aérien		84.2	85.3	1.3
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	%	14.4	14.3	-0.9

(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 Economic observer – L'observateur économique canadien.² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period January-March 1990, the per capita trip spending totalled \$83.8. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période janvier-mars 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$83.8.⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprenaient d'autres modes de transport.

Section 2**OPERATING STATISTICS**

Table 2.1

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
January–March 1992**

Section 2**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens, Janvier–mars 1992**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1991	1992		1991	1992	
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	99	101	2.0	269	252	-6.3
Passengers – Passagers	7 555	7 653	1.3	7 647	7 699	0.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 145 498	kg 135 321	-7.0	kg 150 572	kg 140 034	-7.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 655 944	14 214 332	4.1	13 679 873	14 282 980	4.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 365 594	1 421 433	4.1	1 367 987	1 428 298	4.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	409 048	338 847	-17.2	411 106	353 445	-14.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 774 643	1 760 281	-0.8	1 779 093	1 781 744	0.1
Hours flown – Heures de vol	363	366	0.9	460	442	-3.9
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	5 901	5 887	-0.2	5 941	5 900	-0.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 110 203	kg 105 978	-3.8	kg 110 424	kg 106 379	-3.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	9 311 114	9 377 656	0.7	9 317 263	9 379 321	0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	931 111	937 766	0.7	931 726	937 932	0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	340 271	315 493	-7.3	340 319	315 546	-7.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 271 383	1 253 259	-1.4	1 272 046	1 253 478	-1.5
Hours flown – Heures de vol	276	282	2.2	282	285	0.9
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 654	1 766	6.7	1 706	1 799	5.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 35 295	kg 29 342	-16.9	kg 40 148	kg 33 655	-16.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	4 344 830	4 836 676	11.3	4 362 610	4 903 659	12.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	434 483	483 668	11.3	436 261	490 366	12.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	68 777	23 354	-66.0	70 787	37 899	-46.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	503 260	507 022	0.7	507 048	528 265	4.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	87	84	-3.3	121	111	-9.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	--	...	56	46	-17.7
Hours flown: total – Heures de vol: total	87	84	-3.3	177	156	-11.7

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

Table 2.2**Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1992****Tableau 2.2****Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1992**

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1992 '000	Change 1992/1991 Variation	1992 '000	Change 1992/1991 Variation	1992 '000	Change 1992/1991 Variation
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	4 564	-2.1	1 736	5.0	1 399	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 93 058	2.7	13 492	-17.7	33 484	-23.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	4 587 917	1.8	3 354 249	5.9	6 340 814	5.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	458 792	1.8	335 425	5.9	634 081	5.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	124 575	1.7	30 767	-18.7	198 104	-21.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	583 367	1.8	366 192	3.3	832 185	-2.3
Hours flown – Heures de vol	332	-3.7	57	0.3	53	-9.9
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	4 320	-2.1	910	-0.3	670	9.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 65 807	-3.6	8 599	-16.5	31 973	0.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	4 216 629	-1.5	1 486 253	-1.1	3 676 440	4.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	421 663	-1.5	148 625	-1.1	367 644	4.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	99 619	-6.6	25 103	-13.5	190 824	-6.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	521 282	-2.5	173 728	-3.1	558 468	0.1
Hours flown – Heures de vol	219	1.9	36	-1.3	30	-3.3
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	245	-2.2	826	11.7	728	1.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 27 251	21.9	4 893	-19.6	1 511	-87.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	371 289	64.1	1 867 996	12.3	2 664 374	7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	37 129	64.1	186 800	12.3	266 437	7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	24 956	57.6	5 664	-35.6	7 280	-84.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	62 085	61.5	192 464	9.9	273 717	-6.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	71	-14.7	22	3.1	18	3.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	42	-9.7	-	-	4	-59.5
Hours flown: total – Heures de vol: total	113	-12.9	22	3.1	22	-17.6

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1992

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992

		1991	1992	Total ¹ Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 286	5 405	2.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	97 106	91 488	-5.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 085 352	10 266 696	1.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 008 535	1 026 670	1.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		334 474	310 488	-7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 343 009	1 337 158	-0.4
Hours flown – Heures de vol		190	196	3.4
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		4 734	4 779	1.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	96 597	90 975	-5.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		8 733 704	8 811 360	0.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		14 764 942	14 272 342	-3.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	59.15	61.74	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		873 370	881 136	0.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		332 573	308 653	-7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 205 943	1 189 789	-1.3
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 190 673	2 176 442	-0.6
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	55.05	54.67	...
Hours flown – Heures de vol		173	178	2.9
Charter services – Services d'affrtement				
Passengers – Passagers		552	627	13.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	509	513	0.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 351 648	1 455 336	7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		135 165	145 534	7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 901	1 835	-3.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		137 066	147 369	7.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voile fixe		17	18	8.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		17	18	8.8

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1992 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992 – fin**

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
`000					
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		375	2 674	1 970	387
Goods carried – Marchandises transportées	kg	881	54 082	35 580	945
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		153 630	4 972 820	4 963 220	177 026
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		15 363	497 282	496 322	17 703
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342	175 492	134 358	296
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		15 706	672 774	630 680	17 999
Hours flown – Heures de vol		21	82	74	19
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		361	2 410	1 635	374
Goods carried – Marchandises transportées	kg	881	53 752	35 398	945
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		131 561	4 282 769	4 237 227	159 803
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		304 679	6 798 608	6 820 451	348 603
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	43.18	62.99	62.13	45.84
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		13 156	428 277	423 723	15 980
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342	174 029	133 986	296
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		13 499	602 306	557 709	16 277
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		46 377	1 054 167	1 027 251	48 647
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	29.11	57.14	54.29	33.46
Hours flown – Heures de vol		21	76	63	18
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		14	265	335	12
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	331	182	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		22 070	690 051	725 993	17 223
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		2 207	69 005	72 599	1 722
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	1 463	372	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 207	70 468	72 971	1 722
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voiture fixe		1	6	10	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	6	10	1

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1992

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1992

	1991 No. – Nbre	1992 No. – Nbre	Change
			Variation
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	62	-1.6
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	1 952	2 591	32.7
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	33	-	-100.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	684	1 181	72.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	444	275	-38.1
Quebec – Québec	11 593	9 736	-16.0
Ontario	3 566	1 984	-44.4
Manitoba	1 379	2 059	49.3
Saskatchewan	173	-	-100.0
Alberta	4 494	4 007	-10.8
British Columbia – Colombie-Britannique	22 186	19 374	-12.7
Yukon	501	539	7.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	1 400	2 256	61.1
Total	48 405	44 002	-9.1
International			
Total	8 947	3 623	-59.5
	57 352	47 625	-17.0

Section 3
FINANCIAL DATA
Table 3.1**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-III, January-March 1992**
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES
Tableau 3.1**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-III, Janvier-mars 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 330 261	1 274 707	-4.2
- Passengers – Passagers	1 186 595	1 140 523	-3.9
- Goods – Marchandises	143 666	134 184	-6.6
Charter services – Services d'affrètement	288 049	282 565	-1.9
- Passengers – Passagers	268 777	265 301	-1.3
- Goods – Marchandises	19 272	17 264	-10.4
Other flying services – Autres services aériens	2 356	3 248	37.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 420	1 301	-8.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	66 160	64 409	-2.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 688 245	1 626 230	-3.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 125	15 994	-16.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	692 306	614 252	-11.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	218 129	203 988	-6.5
General services and administration – Services généraux et administration	868 389	876 685	1.0
Depreciation – Dépréciation	80 887	79 896	-1.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 878 834	1 790 816	-4.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(190 589)	(164 585)	-13.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(1 085)	4 037	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	23 416	3 289	-86.0
Interest expenses – Intérêts versés	91 806	89 581	-2.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(34 283)	(6 604)	-80.7
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(103 758)	(88 860)	-14.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(294 347)	(253 445)	-13.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(113 222)	1 194	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(181 125)	(254 639)	40.6

Table 3.2
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1992

Tableau 3.2
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Janvier-mars 1992

	Total ¹		Change Variation
	1991	1992	
	\$ '000	\$ '000	
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 154 929	1 109 982	-3.9
– Passengers – Passagers	1 025 985	993 865	-3.1
– Goods – Marchandises	128 945	116 117	-9.9
Charter services – Services d'affrètement	85 024	82 310	-3.2
– Passengers – Passagers	84 731	82 119	-3.1
– Goods – Marchandises	293	191	-34.8
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	42 144	48 804	15.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 282 098	1 241 096	-3.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 271	12 654	-4.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	489 595	422 668	-13.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	152 158	134 000	-11.9
General services and administration – Services généraux et administration	754 310	772 079	2.4
Depreciation – Dépréciation	65 699	65 363	-0.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 475 033	1 406 763	-4.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(192 936)	(165 667)	-14.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(1 439)	3 919	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escampes	22 664	2 423	-89.3
Interest expenses – Intérêts versés	76 925	75 768	-1.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(34 681)	(6 669)	-80.8
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(90 381)	(76 095)	-15.8
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt	(283 316)	(241 762)	-14.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(115 277)	(1 936)	-98.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(168 040)	(239 826)	42.7

Table 3.2**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, January-March 1992 – Concluded****Tableau 3.2****État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Janvier-mars 1992 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000				
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	37 123	540 338	493 022	39 500
– Passengers – Passagers	36 050	475 429	444 657	37 729
– Goods – Marchandises	1 073	64 909	48 364	1 771
Charter services – Services d'affrètement	1 635	37 567	40 529	2 578
– Passengers – Passagers	1 635	37 376	40 529	2 578
– Goods – Marchandises		191		
Other flying services – Autres services aériens				
Subsidies – Subventions d'exploitation				
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	105	26 554	21 942	203
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	38 863	604 459	555 493	42 281
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	833	8 392	3 305	124
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	11 126	194 510	202 538	14 495
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 181	79 364	41 828	6 626
General services and administration – Services généraux et administration	15 124	383 919	355 767	17 270
Depreciation – Dépréciation	1 477	37 219	23 767	2 899
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	34 741	703 404	627 205	41 414
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	4 122	(98 944)	(71 712)	868
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets		3 598	321	--
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	123	739	1 303	257
Interest expenses – Intérêts versés	7 282	43 810	20 926	3 749
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets		(26 269)	18 800	800
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 159)	(65 742)	(502)	(2 692)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt	(3 036)	(164 686)	(72 215)	(1 824)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(1 233)	(322)	289	(670)
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(1 804)	(164 364)	(72 504)	(1 154)

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, January-March 1992

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1
Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Janvier-mars 1992

		1991	1992	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	6 083	5 894	-3.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	122 431	118 289	-3.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 403	7 815	-7.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	72 141	68 561	-5.0
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 143	2 959	-5.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	31 457	29 675	-5.7
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 053	8 659	-4.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	92 378	94 685	2.5
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	17 234	15 877	-7.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	155 623	144 025	-7.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 958	6 210	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	51 265	60 114	17.3
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 874	47 414	-6.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	525 293	515 350	-1.9
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 046 940	967 112	-7.6
Cost – Coût	\$ '000	335 830	243 717	-27.4
Gasoline – Essence	L '000	7 962	5 262	-33.9
Cost – Coût	\$ '000	2 928	2 866	-2.1
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	203	212	4.7
Cost – Coût	\$ '000	1 421	1 482	4.3
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	77	70	-9.7
Cost – Coût	\$ '000	146	102	-29.9

Table 4.2**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, January-March 1992****Tableau 4.2****Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Janvier-mars 1992**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 472	279	1 601	1 327	265
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	91 510	3 964	43 578	40 917	3 051
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 212	195	2 977	2 818	222
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	59 405	1 643	27 431	29 149	1 183
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 227	91	163	854	119
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	15 384	896	3 797	9 789	903
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 879	234	2 953	3 454	238
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	78 572	2 332	35 764	38 574	1 902
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 647	314	7 443	6 565	325
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	136 150	2 096	75 570	56 861	1 623
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 073	16	4 439	1 618	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	59 111	152	45 166	13 793	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	38 510	1 129	19 576	16 636	1 169
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	440 132	11 083	231 306	189 083	8 661
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	750 412	18 620	375 038	335 903	20 851
Cost – Coût	\$ '000	178 523	4 931	87 419	80 241	5 931
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	74	4	17	49	4
Cost – Coût	\$ '000	392	20	98	249	25
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In the first quarter of 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) was 141.1, up 2.5% from the first quarter of 1991. A sharp 8.0% rise in the discount fare index, from 122.6 to 132.4, offset a 0.8% decrease in the economy fare index, from 152.0 to 150.8. This is also the first time that the domestic economy fare index has shown a year to year decrease.

The domestic economy fare indexes fell in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors of the country. The 1.6% drop in the North was greater than the 0.6% southern decrease. In contrast, while the southern discount fare index rose sharply by 8.5% over the previous year, the northern discount index decreased by 4.2%, the second consecutive decrease relative to the previous year.

In international markets the air fare index fell by 2.1% from 116.5 to 114.1. This followed from a 2.6% decrease in the international economy fare index. The discount fare index showed little change from the previous year, increasing by 0.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the first quarter of 1992, 64.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 1.9 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the eighth consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.7%, up from 65.4% in 1991.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.1% of the traffic during the first quarter of 1992, up from 63.4% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 2.1 percentage points (66.2% to 68.3%) during this period. In contrast, for northern services, 47.6% of passenger traffic (representing 51.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1991, the corresponding figures were 42.0% for passengers and 46.0% for passenger-kilometres.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du premier trimestre de 1992, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien et Time Air) a atteint 141.1, en hausse de 2.5% par rapport au premier trimestre de 1991. Une forte augmentation de 8.0% dans l'indice des tarifs réduits de 122.6 à 132.4, a contrebalancé une diminution de 0.8% dans l'indice des tarifs économiques, de 152.0 à 150.8. C'est la première fois qu'on observe une diminution dans l'indice des tarifs économiques sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs économiques intérieurs ont diminué pour le secteur sud (déréglementé) et aussi le secteur nord (réglementé). La baisse de 1.6% dans le secteur nord a excédé la baisse de 0.6% dans le secteur sud. Par comparaison, alors que l'indice des tarifs réduits dans le Sud a augmenté de 8.5% par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs réduits dans le Nord a diminué de 4.2%, la deuxième baisse consécutive par rapport à l'année précédente.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens a diminué de 2.1%, de 116.5 à 114.1. Ceci était le résultat d'une diminution de 2.6% dans l'indice des tarifs économiques internationaux. L'indice des tarifs réduits a montré peu de changement par rapport à l'année précédente augmentant de 0.3%.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1992, 64.1% 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 1.9 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la huitième 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 65.4% en 1991 à 67.7% en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du premier trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.1% du trafic au cours du premier trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 63.4% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 2.1 points de pourcentage (66.2% à 68.3%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 47.6% du trafic de passagers (représentant 51.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 42.0% et 46.0% respectivement au cours du premier trimestre de 1991.

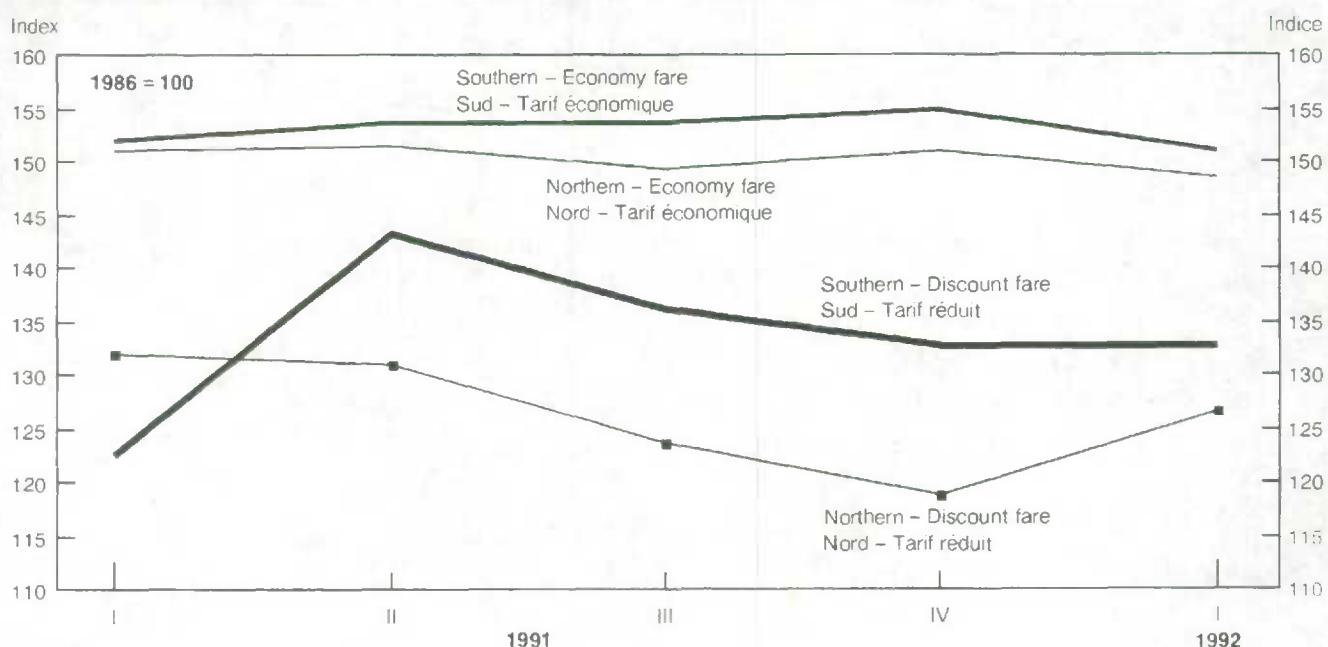
Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1992

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	1991 I	137.7	152.0	122.6
	II	149.6	153.6	142.6
	III	145.6	153.6	135.5
	IV	144.3	154.7	132.2
	1992 I	141.1	150.8	132.4
Southern services - Services secteur sud	1991 I	137.3	151.9	122.2
	II	149.8	153.6	143.0
	III	145.8	153.7	135.9
	IV	144.5	154.8	132.6
	1992 I	141.7	151.0	132.6
Northern services - Services secteur nord	1991 I	142.8	150.9	131.9
	II	142.8	151.5	130.8
	III	138.7	149.3	123.5
	IV	137.7	150.9	118.6
	1992 I	132.4	148.5	126.3
International	1991 I	116.5	141.5	108.9
	II	116.0	138.7	109.7
	III	118.3	131.7	116.6
	IV	111.4	134.9	104.8
	1992 I	114.1	137.8	109.2

Figure 5.1

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

**Figure 5.1**

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

Table 5.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992
%										
Domestic – Intérieur	0.2	0.1	5.5	6.3	28.4	25.0	62.2	64.1	3.7	4.4
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.1	5.8	6.7	26.7	23.5	63.4	65.1	3.8	4.6
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	—	2.9	3.8	32.9	29.9	60.9	62.0	3.2	4.2
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.2*	9.0	10.0	20.2	16.2	66.0	68.6	4.5	5.0
Northern services – Services secteur nord	—	—	0.4	0.3*	56.6	50.7	42.0	47.6	1.0	1.4
International	0.7	0.3	5.6	6.1	14.2	5.2	73.5	81.6	6.0	6.7

Table 5.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992
%										
Domestic – Intérieur	0.4	0.2*	9.2	9.7	21.0	17.6	65.4	67.7	4.0	4.8
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.2*	9.5	10.1	19.8	16.4	66.2	68.3	4.1	5.0
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	—	3.2	4.2	30.4	27.6	63.1	64.0	3.2	4.1
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.3*	10.9	11.5	17.4	13.7	66.9	69.3	4.3	5.2
Northern services – Services secteur nord	—	—	0.5*	0.5*	52.4	46.9	46.0	51.4	1.0*	1.2
International	0.9	0.4	7.4	7.4	7.5	4.7	78.9	81.7	5.4	5.7

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

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.4

Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

Province and territory of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Province et territoire d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Economique	Réduit	Autre	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	=	=	6.1 ^r	7.4	26.7 ^r	28.6	65.3	62.0	1.8 ^r	1.9 ^r
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	=	=	7.5	9.6	25.0	21.7	63.5	64.2	3.9	4.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2 ^r	0.1 ^r	5.4	7.4	16.3	19.8	74.8	67.7	3.3	5.1
Ontario	0.3 ^r	0.2 ^r	7.8	8.7	20.4	18.3	67.3	67.9	4.2	5.0
Manitoba	0.1 ^r	=	5.5	6.6	32.8	27.9	57.3	60.3	4.3	5.3
Saskatchewan	=	-	3.6 ^r	4.3	37.1	31.9	54.6	60.1	4.6	3.8
Alberta	0.2	0.1 ^r	4.7	4.7	39.3	31.7	52.9	59.8	2.9	3.7
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.2 ^r	0.1 ^r	3.6	4.1	32.6	29.0	60.3	62.7	3.4	4.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	5.5	6.3	28.4	25.0	62.2	64.1	3.7	4.4

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

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

It should be noted that approximately 96% 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 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 68.6% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compared with 62.0% and 64.0% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 96% 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 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.6% du volume de passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62.0% et 64.0%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1991 ^r	1992	Change Variation	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	
	No. – Nbre ('000)		%							%			
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	231	236	2.2	0.1*	-	2.2	2.5	43.0	32.7	51.8	61.5	2.9	3.3
Edmonton ¹	117	106	-9.4	-	-	0.5*	0.7	61.1	51.1	36.9	46.7	1.4	1.6*
Halifax	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Montréal ²	193	195	1.4	-	0.1*	4.8	6.8	12.5	18.4	79.6	70.3	2.9	4.5*
Ottawa	129	129	0.3	-	0.1*	5.0	7.2	29.7	24.5	60.0	63.4	4.8	4.8*
Regina	33	35	6.6	-	-	1.4*	1.5*	48.5	42.2	45.6	52.2	4.4*	4.1
Saskatoon	32	36	14.3	-	-	0.7*	1.2*	51.6	40.3	43.8	55.5	3.9*	3.0*
Toronto	329	329	-0.1	0.1*	-	5.0	6.4	18.7	20.7	72.4	67.9	3.7	4.9
Vancouver	250	260	4.3	--	-	1.9	2.3	37.7	32.4	57.4	61.1	3.0	4.2
Winnipeg	27	27	0.9	-	-	1.2*	1.1*	56.4	52.1	40.0	44.3	2.4*	2.5*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	122	109	-11.0	0.5*	0.3*	13.3*	13.2	18.8*	15.3	64.1	65.2	3.3	6.1
Edmonton ¹	132	119	-10.3	0.2*	-	6.2*	6.6	24.6	20.4	64.5	68.5	4.5	4.5*
Halifax	117	109	-7.1	-	-	7.5	9.6	24.9	21.7	63.5	64.2	3.9	4.4
Montréal ²	64	68	6.3	0.3*	-	8.6*	10.1	21.7	19.8	65.4	65.0	4.1	5.0
Ottawa	57	54	-6.7	0.3*	-	11.7	12.9	26.3	20.7	57.5	61.3	4.2	5.0
Regina	28	21	-26.8	-	-	7.3*	11.0	20.6*	13.8	67.5	70.6	4.4	4.7*
Saskatoon	28	19	-29.5	-	-	6.6*	8.1	20.1	14.9	67.1	73.0	6.1*	4.0
Toronto	455	425	-6.6	0.4*	0.3*	10.6	11.0	17.6	13.9	67.0	69.7	4.3	5.1
Vancouver	265	260	-1.8	0.4*	0.3*	8.4*	9.5	18.5	14.5	67.9	71.3	4.9	4.4
Winnipeg	131	127	-2.8	-	-	6.7*	8.2	25.7	20.1	62.7	65.6	4.9	6.1

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 first quarter of 1992 compared to 1991, can be attributed to one principal factor. 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.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1992 par rapport à 1991 peut être attribuée à un principal facteur: Air Canada et les Lignes aériennes Canadiens International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, January-March 1992

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Janvier-mars 1992

City of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire											
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Ville d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre						
		Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)												
Calgary	-	...	209.9	-4.5	143.7	-0.7	93.4	1.5	68.3	-16.3		
Edmonton ¹	-	...	122.3	13.0	125.8	-1.5	80.4	--	55.0*	-12.8		
Halifax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Montreal ²	223.7*	...	208.6	-0.4	176.4	1.9	128.1	30.2	92.1*	9.0		
Ottawa	203.6*	...	176.7	2.7	151.1	0.2	105.9	25.1	74.2*	-4.3		
Regina	-	...	172.1*	-13.8	171.9	-6.7	100.4	8.6	69.1	-25.0		
Saskatoon	-	...	168.9*	-6.2	171.7	-5.3	93.7	3.4	48.6*	-43.8		
Toronto	-	...	201.6	2.6	167.3	1.1	120.7	26.8	96.7	11.9		
Vancouver	-	...	202.4	-9.2	153.5	-3.0	89.9	5.4	55.0	-23.5		
Winnipeg	-	-	191.5*	-14.5	214.4	-2.3	118.2	18.3	97.3*	-5.8		
Long-Haul(≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	748.9	12.2	559.5	-3.7	412.0	5.4	206.9	10.7	206.8	-10.7		
Edmonton ¹	-	...	469.0	-11.1	325.7	1.6	163.7	3.1	165.7*	-10.1		
Halifax	-	...	297.5	-4.8	258.8	-3.1	137.6	3.5	146.5	2.6		
Montréal ²	-	...	553.1	-6.4	365.1	-8.0	209.5	5.5	203.0	-1.7		
Ottawa	-	...	536.0	0.8	380.6	-3.0	215.9	11.0	241.9	-6.8		
Regina	-	...	430.3	-6.2	380.0	1.2	176.0	10.1	150.8*	-6.9		
Saskatoon	-	...	459.4	-4.2	382.7	5.5	173.1	13.0	123.6	-25.7		
Toronto	779.6*	5.3	529.7	-5.3	372.5	-0.4	190.3	5.2	191.2	-10.3		
Vancouver	756.6*	-4.7	611.4	-5.8	367.8	-3.2	202.0	3.6	198.5	-19.9		
Winnipeg	-	...	376.3	-4.8	331.7	-0.6	160.4	9.9	159.1	0.7		

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

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

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

International Sector

During the first quarter of 1992, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over four out of every five (81.6%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 8.1 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de quatre passagers sur cinq (81.6%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 8.1 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Provincial Synopsis

During the first quarter of 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 59.8% for Alberta to 67.9% for Ontario (see Table 5.4). Nova Scotia and Quebec were the only provinces besides Ontario to experience a proportion of discounted passengers above the national average of 64.1%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Québec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector occurred principally in the Western provinces where all four posted increases. The largest increases were in Alberta (6.9 percentage points) and Saskatchewan (5.5 percentage points). Ontario increased by only half a point, while Quebec showed a decline of 7.1 points and Newfoundland of 3.3 points.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities during the first quarter of 1992 compared to the same quarter in 1991. For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in seven of the selected Canadian cities. The gains ranged from 3.4 percentage points in Ottawa to 11.7 percentage points in Saskatoon. The proportion decreased from 79.6% to 70.3% in Montréal and from 72.4% to 67.9% in Toronto during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), nine of the ten cities of enplanement posted gains, the exception being a half point decline in Montréal.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%. Saskatoon (73.0%) ranked first, followed by Vancouver (71.3%) and Regina (70.6%). For business class fares, the leading cities were Calgary (13.2%), Ottawa (12.9%) and Toronto and Regina (11.0%).

Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 59.8% en Alberta et 67.9% en Ontario (voir tableau 5.4). La Nouvelle-Écosse et le Québec étaient les seules provinces avec l'Ontario où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était supérieure à la moyenne canadienne de 64.1%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut observée principalement dans les provinces de l'Ouest où les quatre provinces ont enregistré des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta (6.9 points de pourcentage) et en Saskatchewan (5.5 points de pourcentage). L'Ontario a connu une augmentation de seulement un demi-point, alors que le Québec a enregistré une baisse de 7.1 points et Terre-Neuve de 3.3 points.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du premier trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991. Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans sept des villes canadiennes choisies. Les hausses variaient entre 3.4 points de pourcentage à Ottawa et 11.7 points de pourcentage à Saskatoon. Au cours de cette période, le pourcentage a diminué de 79.6% à 70.3% à Montréal et de 72.4% à 67.9% à Toronto. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), neuf des dix villes d'embarquement ont enregistré un gain à l'exception de Montréal qui a connu une diminution d'un demi-point.

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 (73.0%), s'est classée au premier rang, suivie de Vancouver (71.3%) et de Regina (70.6%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (13.2%), Ottawa (12.9%) et Toronto et Regina (11.0%).

Average Fares

During the first quarter of 1992, domestic air fares reported by the major carriers in Canada showed little change from last year.

According to the fare basis data, during the first quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$179 virtually unchanged from the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$315, a decrease of 0.9% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Winnipeg where the domestic fare averaged \$205; the lowest in Saskatoon where it averaged \$160. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$202), Vancouver (\$189) and Halifax (\$180). Fares decreased in four of the ten selected cities, with losses ranging from -12.4% in Montréal to -0.2% in Winnipeg. Saskatoon (9.5%) and Regina (6.8%) posted the largest increases.

During the first quarter of 1992, for long-haul services, the business and economy class fares decreased in nine and six of the ten selected cities respectively. For short-haul trips, six cities posted decreases for business class fares and economy fares (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. Montréal registered the most notable increase (30.2%) for short-haul trips. Saskatoon (13.0%) and Ottawa (11.0%) 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 Calgary paid, on average, the highest business class fares for short-haul trips, while those who enplaned in Vancouver paid the highest for long-haul trips. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$214 for short-haul trips, while in Calgary registered a high of \$412 for long-haul trips.

Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1992, les tarifs aériens intérieurs déclarés par les principaux transporteurs au Canada ont montré peu de changement par rapport à l'année dernière.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du premier trimestre de 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$179, demeuré pratiquement inchangé par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à \$315, en baisse de 0.9% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$205 à Winnipeg et \$160 Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$202), à Vancouver (\$189) et à Halifax (\$180). Les tarifs ont diminué dans quatre des dix villes choisies, les pertes oscillant entre -12.4% à Montréal et -0.2% à Winnipeg. Saskatoon (9.5%) et Regina (6.8%) ont enregistré les hausses les plus fortes.

Au cours du premier trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont diminué dans neuf et six des dix villes choisies respectivement. Pour les services court-courriers, six villes ont enregistré des baisses pour les tarifs de la classe affaires et les tarifs économiques (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. Montréal a enregistré la plus forte hausse (30.2%) pour les services court-courriers. Saskatoon (13.0%) et Ottawa (11.0%) 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 Calgary que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que c'est à Vancouver qu'ils sont les plus élevés pour les vols d'affaires long-courriers. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$214 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$412 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 explanations. If

Notes aux utilisateurs**Méthodes et restrictions****Généralités**

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

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

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)**Couverture/univers des enquêtes**

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formulaires de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

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

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**.

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 corrigeant 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 1991 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1991 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1991 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1992 are shown in the following table with comparative first quarter 1991 data:

	1991	1992	% Change	
	Variation en %			
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	23	20	-13.0	Niveau II
Level III	72	77	11.1	Niveau III
Level IV	170	151	-11.2	Niveau IV
Total	269	252	-6.3	Total

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1992 are as follows: Level II – 0, Level III – 3 and 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) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In May 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.
- f) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code-sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.
- g) In the first quarter of 1992, AirBC revised their definitions of the various employment categories.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1991 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1991 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1991.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1991 sont également présentées.

- c) Pour le premier trimestre de 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II – 0, niveau III – 3 et 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) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affréter. En mai 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter-Canadien Inc.
- f) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.
- g) Au cours du premier trimestre de 1992, AirBC a révisé ses définitions des diverses catégories de l'emploi.

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 valeur 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

G. Baldwin
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

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

March 1991

Mars 1991



1010138715

CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION
OF OUR GREAT NATION

UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of ***Canada: A Portrait*** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.

Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

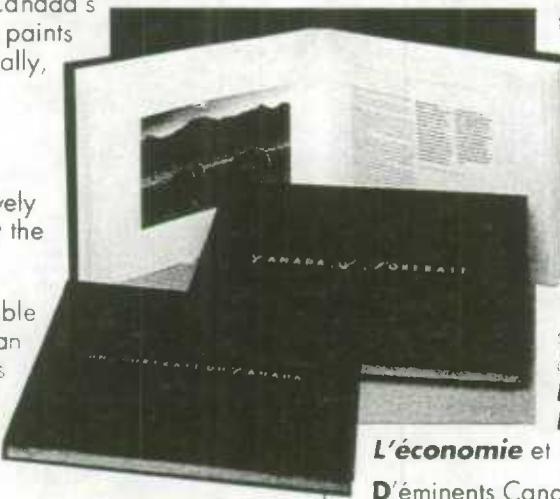
Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: ***This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.***

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béiveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

Canada: A Portrait is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, ***Canada: A Portrait*** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for \$38.00 plus GST, US \$41.95 in the United States, and US \$48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584**.



Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54^e édition d'***Un portrait du Canada*** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'an a brassé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés : ***Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.***

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béiveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

Un portrait du Canada... un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, ***Un portrait du Canada*** (Nº 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard au télécapiez votre commande au **(613) 951-1584**.

INFOMAT

Don't start your week without it

Get a jump on your work week by making sure you have the most current economic and social information in Canada. Travelling by first class mail or courier, Statistics Canada's digest, Infomat, arrives at the beginning of each week to help you monitor key economic indicators and keep up with the most current data releases from Canada's national statistical agency.

In eight fact-filled pages, Infomat highlights the findings of Statistics Canada surveys and brings them to your desk each week, often long before detailed reports are published. Throughout the year you'll get the first results of over 100 ongoing surveys and many special surveys—from manufacturing shipments to the health of Canadians or post graduate employment to part-time workers.

Each week, Infomat presents you with,

- concise summaries of fresh facts from over 100 ongoing surveys
- charts and graphs that let you instantly scan the trends
- Overview - an outline of the subjects covered in each issue that you can scan in 30 seconds
- guidance on how to obtain special reports to assist you in your more detailed research.
- Current Trends and Latest Monthly Statistics sections that bring you up to date on the Consumer Price Index, Gross Domestic Product and 21 other key monthly series

Managers, analysts and researchers who are responsible for keeping up to date on changes in Canada's economic and social climate can count on Infomat — as a quick overview of the latest trends and as a weekly reminder of key indicators and data releases. Many subscribers use Infomat's highlights to add authority to their industry analyses, investment plans or corporate reports.

To order Infomat (11-002E), 50 issues annually for \$125 in Canada, US\$150 in the U.S. and US\$175 in other countries, write to Publications Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, Canada, K1A 0T6. For faster service, use your VISA or MasterCard and call toll-free in Canada, 1-800-267-6677.



votre première lecture de la semaine

Commencez votre semaine de travail en vous assurant que vous avez sous la main les dernières informations économiques et sociales au Canada. Voyageant en courrier de première classe ou par messagerie, Infomat, le condensé de Statistique Canada, arrive au début de chaque semaine pour vous aider à suivre les principaux indicateurs économiques et vous tenir au courant des dernières données publiées par l'organisme national d'enquêtes du pays.

En huit pages remplies de données, Infomat présente les faits saillants des enquêtes de Statistique Canada et les dépose sur votre bureau chaque semaine, bien avant que des rapports détaillés ne soient publiés. Tout au long de l'année, vous avez les premiers résultats de plus de 100 enquêtes permanentes et de nombreuses enquêtes spécialisées, qui vont des expéditions des fabricants à la santé des Canadiens ou de l'emploi des diplômés universitaires aux travailleurs à temps partiel.

Chaque semaine, Infomat vous offre :

- des résumés de faits tout récents provenant de plus de 100 enquêtes différentes
- des diagrammes et des graphiques qui vous donnent immédiatement les tendances
- Aperçu - une description des sujets traités dans chaque numéro, que vous pouvez parcourir en 30 secondes
- des conseils sur la façon d'obtenir des rapports spéciaux pour vous aider dans vos recherches plus poussées
- Les tendances actuelles et Dernières statistiques mensuelles, rubriques qui vous tiennent à jour sur l'indice des prix à la consommation, le produit intérieur brut et 21 autres séries mensuelles importantes.

Les gestionnaires, les analystes et les chercheurs qui ont la responsabilité de se tenir au courant de l'évolution de la conjoncture économique et sociale du Canada peuvent compter sur Infomat pour avoir une vue d'ensemble des dernières tendances et disposer ainsi d'un aide-mémoire hebdomadaire des principaux indicateurs et données publiés. Plusieurs abonnés utilisent les faits saillants d'Infomat pour relever l'autorité de leurs analyses industrielles, projets d'investissements ou rapports financiers.

Pour commander Infomat (11-002F), 50 numéros par an pour 125 \$ au Canada, 150 \$ US aux États-Unis et 175 \$ US dans les autres pays, écrivez à Publications, vente et service, Statistique Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6. Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais au Canada le 1-800-267-6677.

THE MARKET RESEARCH HANDBOOK 1992

The fastest way to get off to a good start!

Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The **Market Research Handbook 1992** can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them.

It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for...

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

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

The **Market Research Handbook 1992** has it all... and more. It provides information on:

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

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the **Market Research Handbook 1992** close at hand for easy reference.

The **Market Research Handbook 1992** (Cat. no. 63-224) is \$94 (plus 7 % GST) in Canada, US\$113 in the United States and US\$132 in other countries.

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

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

LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ 1992

Pour partir du bon pied !



Des séances de remue-méninges jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir ? Le **Recueil statistique des études de marché 1992** peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez plus de temps et de ressources à l'élaboration de votre stratégie.

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

Vous cherchez...

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

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

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

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

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

Le **Recueil statistique des études de marché 1992** (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 \$ (TPS de 7 % en sus) au Canada, 113 \$ US aux États-Unis et 132 \$ US dans les autres pays.

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

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