C3

Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

April-June 1992

Catalogue 51-002 Trimestriel

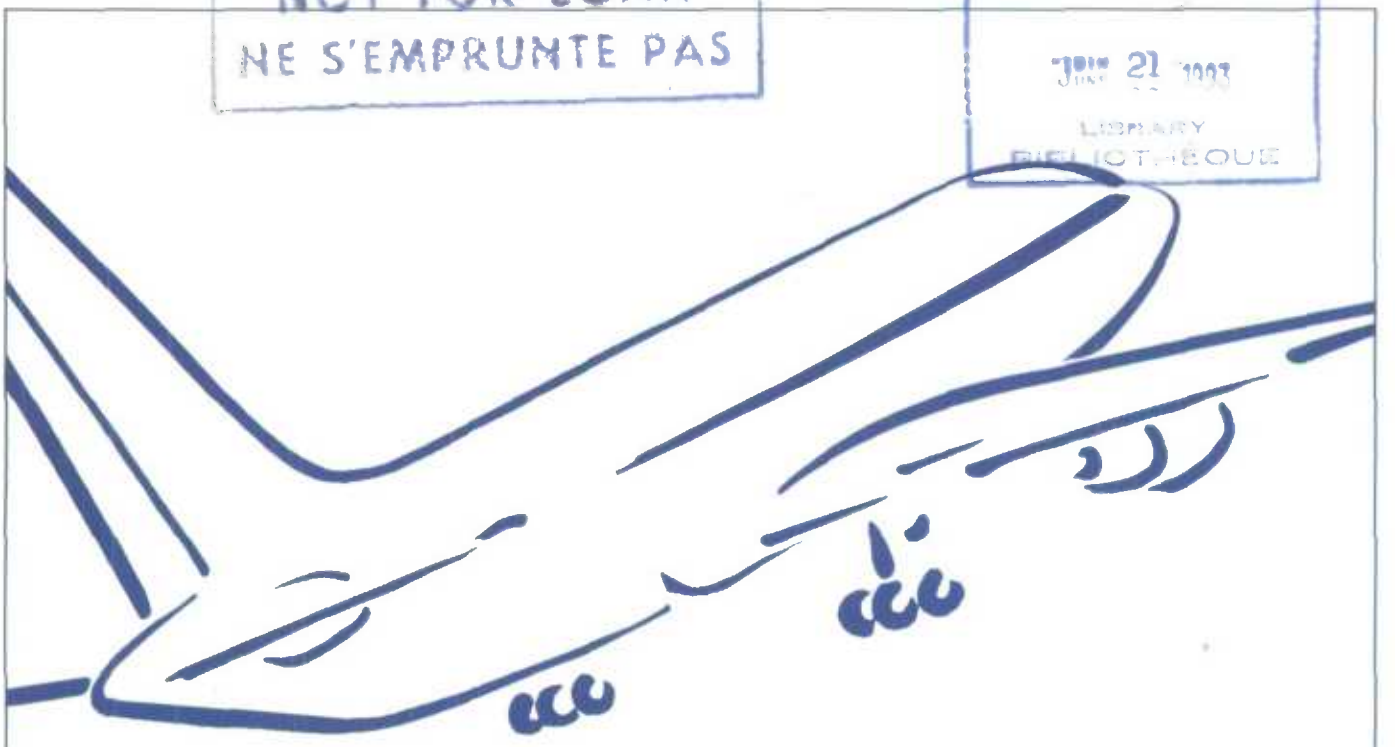
Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1992

75 Years of Air Excellence / 75 ans d'excellence

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

STATISTICS CANADA LIBRARY
JUN 21 1993
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



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. Data are available on CD, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line 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) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(1-800-565-7192)	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, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551
Telecommunications Device for the Hearing Impaired	**1-800-363-7629**
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	**1-800-267-6677**

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 Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

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. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimés d'ordinateur, microfiches et microfilms et bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

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

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8285) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(1-800-565-7192)	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, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551
Appareils de télécommunications pour les malentendants	**1-800-363-7629**
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	**1-800-267-6677**

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 Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

April-June 1992

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

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 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.

June 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. 2

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'emmagasiner 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.

Juin 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° 2

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 Piétro is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

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 Piétro est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique 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
Highlights		v
Introduction		ix
Special Articles		x
SECTION 1	**THE QUARTER IN REVIEW**	
Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2
SECTION 2	**OPERATING STATISTICS**	
Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7
SECTION 3	**FINANCIAL DATA**	
Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9
SECTION 4	**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**	
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

Table des matières

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

Table of Contents – Concluded

Page

SECTION 5 FARE BASIS DATA

Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 14

Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 15

Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 16

Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 17

Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services 18

Notes to Users

Methodology and Data Limitations 21

Factors Which May Have Influenced the Data 25

Glossary 26

Table des matières – fin

Page

SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

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

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

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

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

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

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

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions 21

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données 25

Glossaire 28

Highlights

Operating Statistics

- The operating statistics for the second quarter of 1992 indicated an upturn for Canadian air carriers, at least in the volume of operations performed. Passengers carried on scheduled services rose by 7%, while passenger-kilometres increased by 13%, over the same quarter of 1991.

- The second quarter of 1992 marks the first time Canadian air carriers have reported a quarterly increase (of at least one percent) in scheduled passenger-kilometres since the first quarter of 1990. After two years of almost continuous declines in operations, scheduled passenger-kilometres flown by Canadian air carriers in the second quarter of 1992 were 8% below the peak second quarter, which occurred in 1990. Passengers carried in the second quarter of 1992 were 11% below the second quarter of 1990.

- Each of the major carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), and their affiliate networks, reported increases in passenger-kilometres flown on scheduled services. These increases were 11% for the Air Canada Connectors, 19% for the Canadian Partners, and 14% for Air Canada and CAIL. For the two previous quarters, the Canadian Partners had reported increases of approximately 35%, largely due to the addition of new operations to their system.

- Regarding available seat-kilometres, percentage changes varied greatly among the majors and affiliate networks in the second quarter of 1992. Air Canada reported a 15% increase in availability while CAIL dropped by 1%. The Air Canada Connectors reported an increase of 6% in seat-kilometres flown, while the Canadian Partners reported an increase of 3%. Air Canada noted that their fleet capacity was expanded by 10%, and flights by 9%, due to the return of three Boeing 747-400's to their fleet, which had been parked previously.

- With similar increases in both passenger-kilometres and capacity, Air Canada maintained a load factor (passenger- kilometres divided by available seat-kilometres) of 67%, the same as

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les statistiques d'exploitation pour le deuxième trimestre de 1992 indiquent que les transporteurs aériens canadiens ont connu un redressement, du moins au niveau des activités effectuées. Le nombre de passagers transportés sur les services réguliers ont augmenté de 7%, alors que le nombre de passagers-kilomètres a augmenté de 13%, par rapport à la même période de 1991.

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, et ce pour la première fois depuis le premier trimestre de 1990, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse trimestrielle (d'au moins un pourcent) du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers. Après deux années de baisses quasi soutenues des activités, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers des transporteurs aériens canadiens au cours du deuxième trimestre de 1992 était de 8% au-dessous du sommet atteint au deuxième trimestre de 1990. Le nombre de passagers transportés au cours du deuxième trimestre de 1992 était de 11% au-dessous de celui atteint au cours du deuxième trimestre de 1990.

- Chacun des principaux transporteurs, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), et leurs réseaux de transporteurs affiliés ont déclaré des hausses du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers. Ces augmentations se chiffraient à 11% pour les affiliés d'Air Canada, à 19% pour les partenaires de Canadien, et à 14% pour Air Canada et LACI. Pour les deux trimestres précédents, les partenaires de Canadien avaient déclaré une augmentation d'environ 35%, due, en grande partie, à une augmentation de nouvelles activités dans leur système.

- En ce qui a trait aux sièges-kilomètres disponibles, les pourcentages de variation ont varié fortement entre les principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés au cours du deuxième trimestre de 1992. Air Canada a déclaré une augmentation de 15% pour les sièges-kilomètres disponibles, alors que LACI a déclaré une baisse de 1%. Le réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada a déclaré une augmentation de 6% du nombre de sièges-kilomètres réalisés, alors que les partenaires de Canadien ont déclaré une hausse de 3%. Air Canada a déclaré que la capacité de leur parc aérien s'est accrue de 10%, et leurs vols de 9%. Ces hausses s'expliquent par le retour de trois Boeing 747-400's dans leur parc aérien, lesquels appareils étaient précédemment stationnés.

- Avec des augmentations similaires à la fois pour les passagers-kilomètres et pour la capacité, Air Canada a maintenu un coefficient de remplissage (passagers-kilomètres divisés par sièges-kilomètres disponibles) de

the second quarter of 1991, but lower than the 70% which was more typical of previous years. CAIL increased its load factor from 59% in the second quarter of 1991, to 68% in the second quarter of 1992.

Financial Data

- Although passenger-kilometres on both scheduled and charter services were up significantly, revenues from these operations were not. Revenues from scheduled passenger services reported by Canadian air carriers decreased by 1% from the second quarter of 1991. Revenue from charter passenger services were up by 1%, but this was well below the 7% increase in charter passenger- kilometres.

- Total passenger revenue on scheduled services reported by the two families of air carriers (Air Canada, CAIL and their affiliates) did not change, despite an increase of 14% in passenger-kilometres flown. The only member of this group to report a noticeable change in total passenger revenue was the CAIL affiliates. This group had substantial structural changes to its operations since the second quarter of 1991. These included the addition of the transborder routes previously flown by Air Toronto in the Air Canada family, and the addition of Inter-Canadien, an affiliate carrier operating mostly in Quebec.

- The operating loss by Canadian air carriers jumped by 197% from $23 million in the second quarter of 1991, to $67 million in the second quarter of 1992. Air Canada's operating loss increased from $23 million to $84 million. While Air Canada's operating revenue dropped by $10 million, its operating expenses increased by $50 million.

- Once again tax provisions affected the industry net income substantially in the second quarter of 1992. In this quarter, Canadian Level I air carriers received a $0.5 million tax refund, while in the second quarter of 1991, they received a $36 million tax refund. The net loss of the Level I air carriers in the second quarter of 1992 was $162 million, compared to $67 million in the same quarter of 1991.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the second quarter 1992 economy fare index for domestic scheduled services fell by 2%, while the discount fare index fell by nearly 13%. For international markets, the discount fare index decreased by approximately 7%, while the economy fare index showed little change from the previous year.

67%, le même que celui observé au deuxième trimestre de 1991. Ceci était cependant inférieur au niveau de 70% observé au cours des années antérieures. LACI a augmenté son coefficient de remplissage de 59% au deuxième trimestre de 1991 à 68% au deuxième trimestre de 1992.

Données financières

- Bien que les passagers-kilomètres pour les services réguliers et les services d'affrètement aient augmenté de façon importante, les recettes pour ces activités n'ont pas augmentées. Les recettes-passagers déclarées pour les services réguliers par les transporteurs aériens canadiens ont diminué de 1% par rapport au deuxième trimestre de 1991. Les recettes-passagers pour les services d'affrètement ont augmenté de 1%, mais cette hausse était bien au-dessous de la hausse de 7% enregistrée pour les passagers-kilomètres des services d'affrètement.

- Il n'y a eu aucun changement dans le total des recettes-passagers générées par les services réguliers des deux groupes de transporteurs aériens (Air Canada, LACI et leurs affiliés), malgré une augmentation de 14% du nombre de passagers-kilomètres réalisés. Le seul membre de ce groupe à avoir déclaré un changement perceptible pour le total des recettes-passagers est le réseau des affiliés de LACI. Ce groupe a subi des changements structurels considérables dans leurs activités depuis le deuxième trimestre de 1991. Ceux-ci comprennent l'addition de routes transfrontalières, lesquelles étaient desservies auparavant par Air Toronto du réseau d'affiliés d'Air Canada, et par l'addition d'Inter-Canadien, un transporteur affilié qui exploitait la majorité de ses services au Québec.

- Les pertes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens ont grimpé de 197%, soit de $23 millions au deuxième trimestre de 1991 à $67 millions au deuxième trimestre de 1992. Les pertes d'exploitation d'Air Canada ont augmenté de $23 millions à $84 millions. Quoique les recettes d'exploitation d'Air Canada aient diminué de $10 millions, ses dépenses d'exploitation ont augmenté de $50 millions.

- De nouveau, les provisions pour l'impôt ont affecté fortement le revenu net de l'industrie au deuxième trimestre de 1992. Au cours de ce trimestre, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont reçu un remboursement d'impôt de $0.5 million, alors qu'au deuxième trimestre de 1991, ils ont eu un remboursement d'impôt de $36 millions. La perte nette des transporteurs aériens de niveau I s'est chiffrée à $162 millions au cours du deuxième trimestre de 1992 comparativement à $67 millions au cours du même trimestre de 1991.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services intérieurs réguliers a diminué de 2% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de près de 13%. Pour les marches internationaux, l'indice des tarifs réduits a diminué d'environ 7%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré peu de changement par rapport à l'année précédente.

- During the second quarter of 1992, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 64% in 1991. In international markets, nearly four out of every five (78%) scheduled passengers flew on discount fares.

- The increase in the use of discount fares in the domestic sector occurred in almost all provinces, Saskatchewan alone posting a decline of less than one percentage point. The largest increases were in Alberta and in British Columbia and the territories.

- During the second quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was $172, down 9% from a year earlier. The average fare paid by international passengers was $335, down 5% relative to a year earlier.

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, 68% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 64% en 1991. Dans les marchés internationaux, près de quatre passagers sur cinq (78%) ont voyagé à tarif réduit.

- L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut observée dans toutes les provinces, à l'exception de la Saskatchewan qui a enregistré une baisse inférieure à un point de pourcentage. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta et en Colombie-Britannique et les territoires.

- Au cours du deuxième trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à $172, une baisse de 9% par rapport à l'année précédente. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de $335, en baisse de 5% par rapport à l'année précédente.

Introduction

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

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

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

a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.

b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.

c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

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

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

Introduction

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

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

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

a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.

b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.

c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

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

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

Special Articles

Air Fare Indexes Versus Average Air Fares

by Bradley Snider

The Fare Analysis Unit produces and publishes both average air fares and air fare indexes. These seem to measure the same thing, but they measure the price of flying in two different ways.

The average air fare is simply the carriers' total revenue divided by the total number of passengers as measured by coupon origin and destination. Any increase in the amount passengers are paying per flight will cause the average fare to rise. This could be for two reasons: either the price of the same ticket has gone up (an absolute price rise) or the passengers could be buying longer and more expensive flights. How can you tell? This is where the price index is used. It weights the air fares according to a "basket" of fares bought in the base year, in this case 1983. (However, all fare indexes presented in this study were converted from a 1983 time base to a 1986 time base.) The air fares are adjusted to reflect the pattern of tickets bought and distances flown in the base year. The index thus attempts to measure true changes in the price of air travel, and is not confounded with changes in consumer buying patterns.

Études spéciales

Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens

de Bradley Snider

L'unité de l'analyse des tarifs produit et publie des données sur les tarifs aériens moyens ainsi que sur les indices des tarifs aériens. Ces deux indicateurs semblent mesurer la même chose; toutefois, ils mesurent le prix de vol de deux manières distinctes.

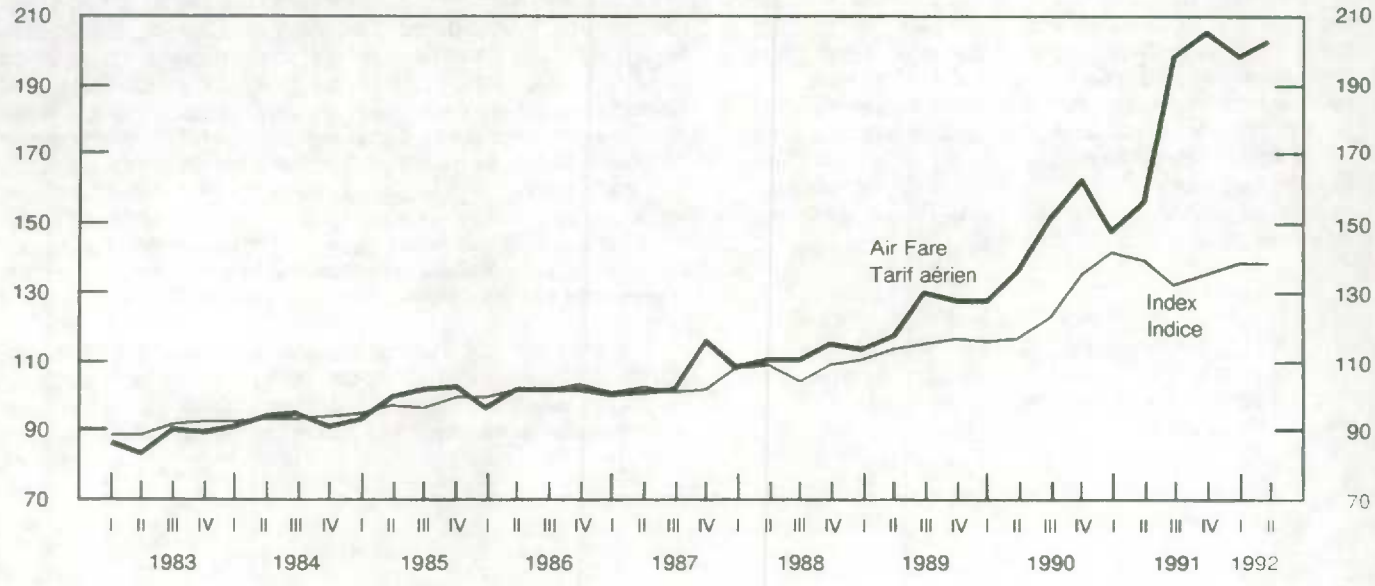
Le tarif aérien moyen représente le revenu total des transporteurs aériens divisé par le nombre total des passagers, tel que mesuré par les coupons d'origine et de destination. Toute augmentation dans le montant que les passagers doivent payer pour un vol va entraîner une augmentation dans le tarif moyen. Cette augmentation pourrait être l'effet de deux causes: soit que le prix du même billet ait augmenté (une hausse absolue du prix), soit que les passagers aient acheté des billets pour des voyages de plus longue distance et plus dispendieux. Comment peut-on distinguer entre les deux causes? Pour ce faire, on utilise l'indice des tarifs aériens. Celui-ci pondère les tarifs aériens selon "un panier" de tarifs achetés au cours de l'année de base, à savoir l'année 1983, dans le cas présent. (Cependant, tous les indices des tarifs présentés dans cette étude ont été convertis de la période de base 1983 à la période de base 1986.) Les tarifs aériens sont ajustés pour refléter la tendance des billets achetés et les distances parcourues au cours de l'année de base. Alors, l'indice tente de mesurer les changements absolus du prix des voyages aériens et ne doit pas être confondu avec les changements dans les tendances du marché.

Figure 1

International Economy Fare: Air Fare Index and Re-based Average Air Fare (1986 = 100) by Quarter, 1983-1992

Figure 1

Tarif économique international : indice du tarif aérien et tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992



The graph of average international economy fare and the international economy fare index for the period first quarter of 1983 to second quarter of 1992 illustrates this point (see Figure 1).

In the Figure 1, the average international economy air fare has been re-based so that 1986 = 100. (This is done by dividing the average fare of each quarter by the 1986 average fare). This allows the trends in the average fare and in the index to be compared. By the end of 1991, the average fare reaches 203, or over twice the average in the year 1986. The index however, rises less steeply than the average fare and reaches only 135 at the end of 1991, or an increase of only 35.0% over the five year period. The absolute or real price rise has been only 35.0%, or 6.2% per year. The average air fare however has risen by 103.0%, or a 15.0% per year increase.

Text table 1 shows that the average international economy fare in the fourth quarter of 1991 reached $662, compared to $327 in the same quarter of 1986. A reasonable conclusion in the absence of other data might be that prices had doubled in five years since 1986. This is where you would use the air fare index.

A better interpretation of events than that previously offered for the doubling of average air fares, is that it is not a simple price rise of 103.0%, but rather, customers are buying more international travel and flying further than they used to. An examination of the international economy fare basis data showed that the average distance travelled per passenger had nearly doubled between 1986 and the end of 1991.

When the domestic economy price index is compared with the international economy price index, further light is shed. (see Figures 1 and 2).

In the five years since 1986, the domestic economy fare index has risen to 155.8, or an absolute price increase of 56.0%. The increase in the international economy index of only 35.0% means that international travel has become more of a bargain relative to domestic travel, thus stimulating customers to buy more international flights and to fly further.

The 103.0% increase in average international economy air fares over five years from 1986 is not the result of a simple price rise, but is instead the result of cheaper international prices relative to domestic fares, which encourage international travel.

The air fare index, which re-weights sampled air fares to a consistent "basket" of air fares typical of the base year, allows this analysis to be made based on a comparison of absolute changes in absolute price level.

La figure 1 montre les différences entre le tarif économique international moyen et l'indice du tarif économique international pour la période du premier trimestre de 1983 au deuxième trimestre de 1992.

Dans cette figure, le tarif aérien économique international moyen a été converti de sorte que le tarif de 1986 = 100. (La conversion fut obtenue en divisant le tarif moyen de chaque trimestre par le tarif moyen de 1986). Ainsi les tendances du tarif moyen et de l'indice du tarif peuvent être comparées. À la fin de 1991, le tarif moyen a atteint 203, soit un peu plus du double de celui obtenu en 1986. Cependant, l'indice s'est accru moins rapidement que le tarif moyen pour atteindre seulement 135 à la fin de 1991, soit une augmentation de seulement 35.0% au cours d'une période de cinq ans. La hausse absolue ou réelle du prix des voyages aériens a été de seulement 35.0% ou de 6.2% par année. Par contraste, le tarif aérien moyen a augmenté de 103.0% ou de 15.0% par année.

Le tableau explicatif 1 montre que le tarif économique international moyen a atteint $662 au cours du quatrième trimestre de 1991, par rapport à $327 au cours du même trimestre de 1986. On pourrait conclure de façon raisonnable, d'autres données n'étant pas disponibles pour des fins de comparaison, que les prix ont doublé en cinq ans depuis 1986. L'indice du tarif aérien nous permet de vérifier cette conclusion.

Dans ce contexte, on pourrait offrir une meilleure interprétation que celle offerte antérieurement pour le doublement des tarifs aériens moyens. Les prix n'ont pas subi une simple augmentation de 103.0%, mais plutôt les passagers ont acheté plus de billets pour des voyages internationaux et ils ont effectué des voyages plus longs qu'autrefois. Un examen des données sur la base tarifaire pour les tarifs économiques internationaux a révélé que la distance moyenne parcourue par chaque passager a presque doublé entre 1986 et la fin de 1991.

Lorsque l'indice des tarifs économiques intérieurs est comparé à l'indice des tarifs économiques internationaux, le contraste entre les tarifs aériens moyens et l'indice des prix s'éclaircit davantage.

L'indice des tarifs économiques intérieurs a augmenté, en termes absolus, de 56.0% en cinq ans depuis 1986, pour atteindre 155.8. L'augmentation de l'indice des tarifs économiques internationaux de seulement 35,0% signifie que les voyageurs internationaux ont obtenu des prix plus avantageux que les voyageurs intérieurs, ce qui les a encouragé à acheter plus de billets sur des vols internationaux et sur de plus longues distances.

L'augmentation de 103.0% des tarifs aériens économiques internationaux moyens entre 1986 et 1991 n'est pas le résultat d'une simple hausse des prix, mais plutôt le résultat de prix internationaux moins chers que les prix intérieurs, ce qui a encouragé les voyages internationaux.

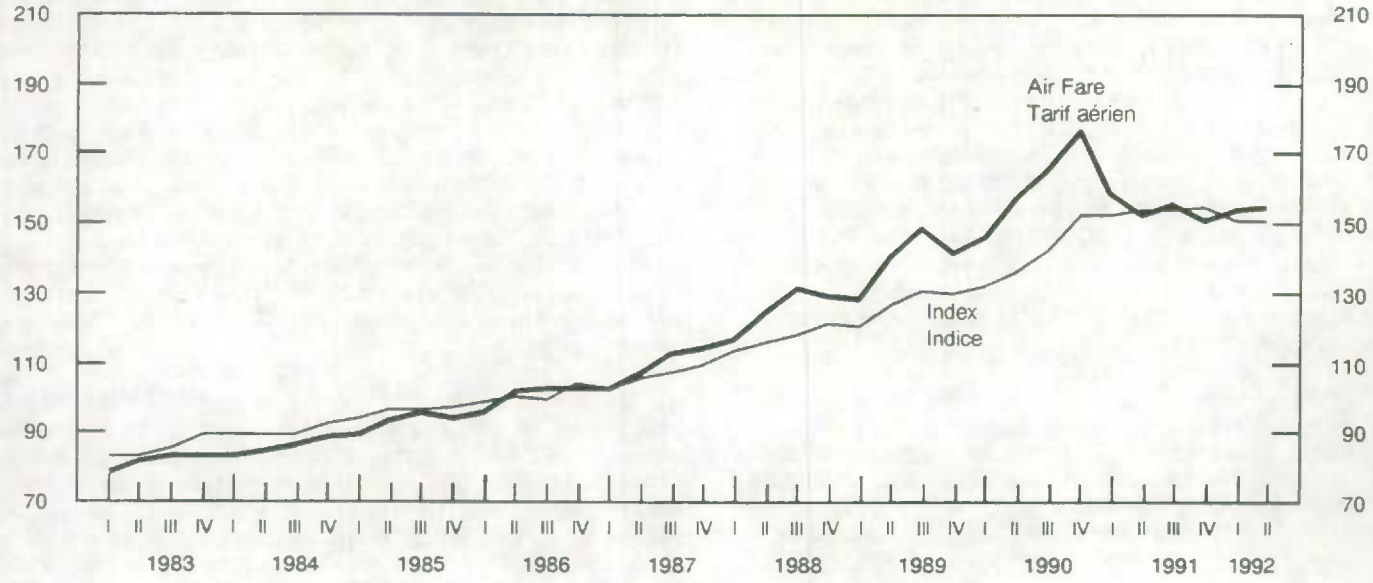
L'indice des tarifs aériens qui re-pondère les tarifs aériens échantillonnés selon un "panier" fixe de tarifs aériens semblable à celui de l'année de base a permis de comparer les changements absolus dans les niveaux de prix absolus.

Figure 2

Domestic Economy Fare: Air Fare Index and Re-based Average Air Fare (1986 = 100) by Quarter, 1983-1992

Figure 2

Tarif économique intérieur : indice du tarif aérien et tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992



Figures 3 and 4 show the graphs of the international and domestic discount fares. The trend in average discount air fares is not readily visible in these data, but the markedly seasonal nature of both discount fares is obvious.

Like the regular economy fares, the differences between the average discount air fare and the discount fare index are due to changes in consumer buying patterns. For discount fares, the differences are seasonal in nature, instead of a long term trend. The average discount air fares show more extreme variation over a year than the discount indexes. The average discount fare peaks in the third quarter each year when demand for air travel is highest. The seasonal increase in the price index is much smaller, showing that much of the seasonal increase in average discount fares reflects seasonal travel patterns. In the third quarter, passengers take longer trips, on average, than in other quarters.

Text table 1 and Figures 1 to 4, present the complete quarterly time series for both domestic and international air-fares. Both economy[1] and discount fares are shown alongside their equivalent air fare indexes. Please note that the table contains the original unadjusted data for the average air fares.

1 *Includes business class fares.*

Les figures 3 et 4 présentent les tarifs réduits sur des vols internationaux et intérieurs. Les tendances dans les tarifs aériens réduits moyens ne sont pas facilement observables, mais le caractère saisonnier des tarifs réduits dans les deux secteurs est évident.

Comme pour les tarifs économiques réguliers, les différences entre le tarif aérien réduit moyen et l'indice du tarif aérien réduit résultent des changements dans les tendances du marché. Pour les tarifs réduits, les différences sont de caractère saisonnier, plutôt que de refléter les tendances de long terme. Au cours d'une année, les tarifs aériens réduits moyens varient d'une manière plus prononcée que les indices des tarifs réduits. Chaque année, les tarifs réduits moyens atteignent leur sommet dans le troisième trimestre alors que la demande pour les voyages aériens est plus forte. L'augmentation saisonnière de l'indice du prix est beaucoup plus petite, démontrant ainsi qu'une grande partie de l'augmentation saisonnière des tarifs réduits moyens reflètent les tendances saisonnières des voyages. Au cours du troisième trimestre, les passagers voyagent sur de plus longues distances, en moyenne qu'au cours des autres trimestres.

Le tableau explicatif 1 et les figures 1 à 4 présentent les séries chronologiques trimestrielles complètes des tarifs aériens intérieurs et internationaux. Les tarifs économiques[1] et réduits et les indices tarifaires correspondants sont présentés.

1 *Inclut les tarifs de la classe affaires.*

Figure 3

International Discount Fare: Air Fare Index and Re-based (1986 = 100) Average Fare by Quarter, 1983-1992

Figure 3

Tarif réduit international : indice du tarif aérien et tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992

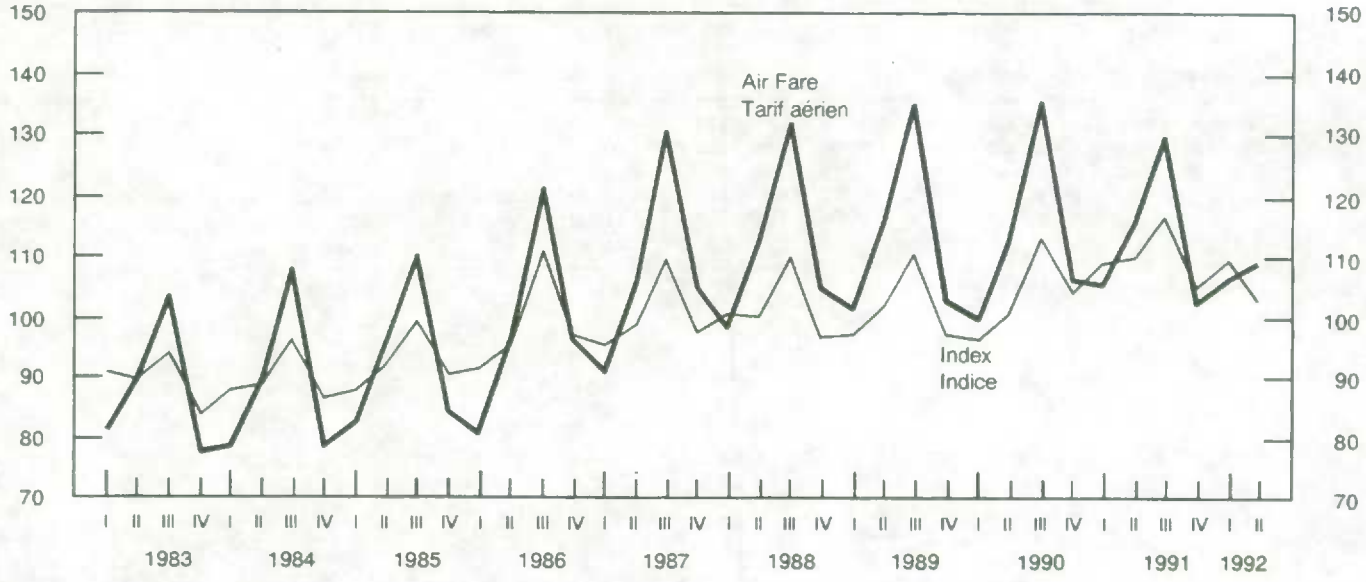
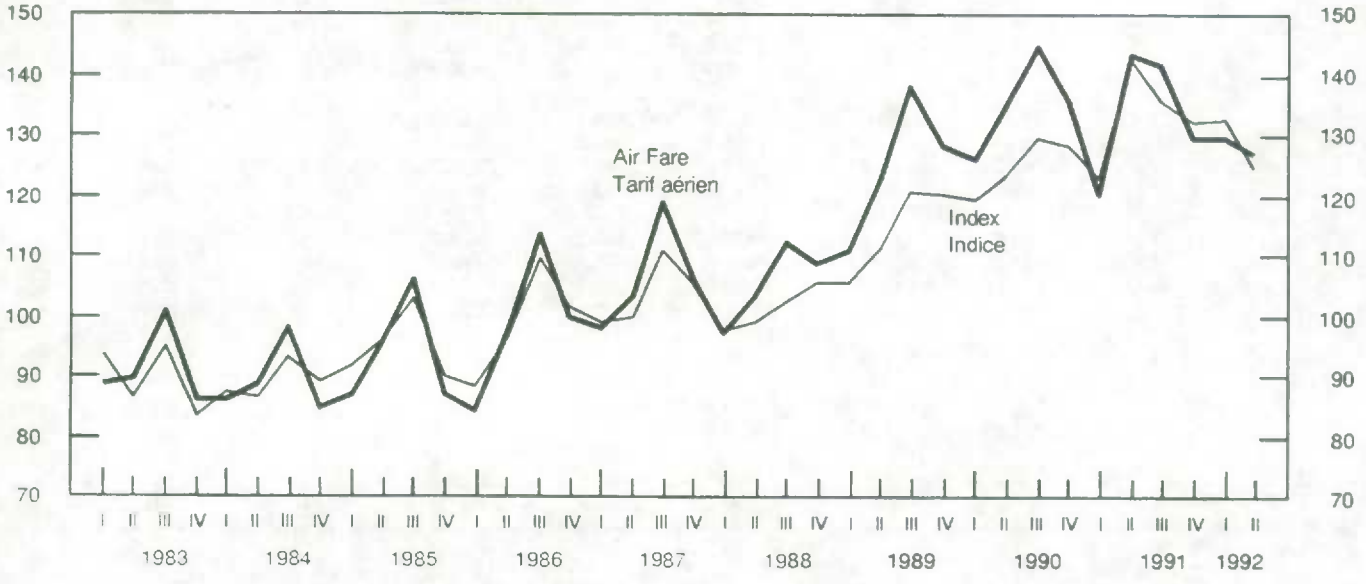


Figure 4

Domestic Discount Fare: Air Fare Index and Re-based Average Air Fare (1986 = 100) by Quarter, 1983-1992

Figure 4

Tarif réduit intérieur : indice du tarif aérien et du tarif moyen converti à l'année de base 1986 (1986 = 100) par trimestre, 1983-1992



Text Table 1

Average Air Fares and Air Fare Indexes by Sector and Fare Type Group – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services, 1983-1992

Tableau explicatif 1

Tarifs aériens moyens et indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1983-1992

Year / Année	Quarter / Trimestre	Domestic – Intérieur				International			
		Economy[1] Économique		Discount Réduit		Economy[1] Économique		Discount Réduit	
		Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien	Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien	Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien	Average Air Fare / Tarif aérien moyen	Air Fare Index / Indice du tarif aérien
		$	1986 = 100	$	1986 = 100	$	1986 = 100	$	1986 = 100
1983	I	130.6	82.5	97.4	93.1	275.3	88.0	208.6	90.7
	II	134.7	82.7	98.1	86.0	266.8	88.3	230.7	89.0
	III	138.1	84.9	110.8	94.6	287.8	91.1	265.8	93.5
	IV	138.1	89.0	94.4	83.0	286.0	91.9	199.2	83.2
1984	I	137.6	88.7	94.5	87.1	290.1	91.7	201.1	87.4
	II	140.8	90.0	97.5	86.3	300.9	92.6	230.2	88.4
	III	143.7	89.1	107.9	92.6	304.8	92.7	277.8	96.1
	IV	147.1	92.2	93.1	88.7	291.5	93.6	201.6	86.0
1985	I	148.2	93.2	95.5	91.3	298.4	94.2	211.3	87.4
	II	154.7	95.5	104.8	95.6	320.1	96.6	245.6	91.4
	III	158.3	96.1	116.6	102.7	327.1	95.7	283.2	99.1
	IV	156.2	96.4	95.5	89.7	329.8	99.2	216.3	90.3
1986	I	158.7	97.8	92.3	87.7	308.8	98.6	207.7	90.8
	II	169.2	99.6	106.6	96.0	325.4	100.9	247.9	95.0
	III	170.4	98.9	125.1	109.5	326.8	100.9	311.6	110.5
	IV	170.4	103.7	109.6	101.4	327.3	102.8	246.9	96.7
1987	I	170.0	102.4	107.8	98.8	321.9	100.4	233.3	95.2
	II	178.1	105.2	113.6	99.5	323.3	102.2	272.7	98.6
	III	187.3	106.9	131.0	110.7	327.4	100.4	336.5	109.4
	IV	190.0	109.0	116.4	104.7	372.9	101.3	270.8	97.4
1988	I	194.5	112.8	106.5	97.2	347.9	107.2	252.9	100.4
	II	207.3	115.0	113.4	98.4	354.9	108.1	290.6	99.8
	III	218.6	117.9	123.3	102.1	355.4	103.8	340.0	109.6
	IV	215.2	120.5	119.7	105.2	369.8	108.6	270.8	96.5
1989	I	213.6	120.4	121.9	105.2	365.2	110.2	261.3	97.0
	II	234.1	126.6	135.2	111.3	376.6	113.2	299.9	101.7
	III	247.7	130.3	151.9	120.5	417.8	114.7	348.4	110.2
	IV	236.1	129.8	141.1	119.9	409.2	116.4	264.5	96.8
1990	I	244.1	131.6	138.6	119.2	409.9	115.5	256.4	95.8
	II	262.6	135.7	148.4	123.3	436.7	116.4	290.2	100.2
	III	276.8	142.0	159.2	129.3	488.7	122.7	348.9	113.1
	IV	295.1	152.2	149.2	128.2	522.2	135.1	274.4	103.9
1991	I	264.0	152.0	132.3	122.6	476.1	141.5	271.7	108.9
	II	254.9	153.6	157.8	142.6	504.0	138.7	298.1	109.7
	III	259.8	153.6	155.7	135.5	639.0	131.7	334.3	116.6
	IV	251.8	154.7	142.6	132.2	662.0	134.9	263.1	104.8
1992	I	257.3	150.8	142.8	132.4	638.2	137.8	274.3	109.2
	II	257.7	150.3	139.6	124.5	655.6	138.0	281.3	102.6

[1] *Includes business class fares.*
[1] *Inclut les tarifs de la classe affaires*

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

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

		Air Canada Connectors Liaison Air Canada	Canadian Partners Partenaires Canadien	Air Canada Family Groupe Air Canada	Canadian Airlines International Family Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers		1,035,876	807,726	3,916,155	2,750,809
Percentage change – Variation en pourcentage	%	10.2	14.0	6.7	10.4
Market Share – Part du marché	%	14.9	11.6	56.4	39.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000	448 864	358 199	6 195 621	5,447 929
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	11.0	16.5	14.2	13.8
Market Share – Part du marché	%	3.8	3.0	52.5	46.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000	935 492	726 380	9 574 711	8 254 975
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	6.4	3.3	13.8	-0.3
Market Share – Part du marché	%	5.2	4.0	52.7	45.4
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000	119,317	91,906	708,239	606,901
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	0.6	8.5	-1.8	2.3
Market Share – Part du marché	%	8.8	6.8	52.4	44.9
Hours Flown – Heures de vol		59,364	48,340	147,450	115,602
Percentage change – Variation en pourcentage	%	12.0	4.3	15.1	2.1
Market Share – Part du marché	%	19.1	15.5	47.4	37.1

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 second quarter of 1992, Ontario Express serviced the transborder routes which had been operated by Air Toronto as a feeder for Air Canada for most of 1991. Also, Inter-Canadien was part of the Canadian Partners in the second quarter of 1992, while it was not during the second 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.

The Air Canada family (including the major carrier) experienced increases in all categories except passenger revenue, while the Canadian family grew in each category except available seat- kilometres. The combined operations of both families, showed increases of 8.2% in passengers, 14.0% in passenger-kilometres. However, passenger revenue was virtually unchanged, compared to the second quarter of 1991.

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 deuxième trimestre de 1992, Ontario Express a servi les routes transfrontalières qui étaient exploitées par Air Toronto en tant que transporteur d'apport pour Air Canada pendant la plus grande partie de l'année 1991. Aussi, Inter-Canadien faisait partie des partenaires Canadien au cours du deuxième trimestre de 1992 contrairement au deuxième trimestre de 1991. Par conséquent, on a observé un accroissement substantiel de la grandeur du réseau d'affiliés de Canadien et une diminution de celui d'Air Canada.

Le groupe Air Canada (qui inclut le principal transporteur) a déclaré des augmentations dans toutes les catégories, à l'exception des recettes-passagers, alors que le groupe Canadien a enregistré des hausses dans chaque catégorie, à l'exception des sièges-kilomètres disponibles. Les opérations réunies des deux groupes ont montré des hausses de 8.2% du nombre de passagers et de 14.0% du nombre de passagers-kilomètres. Cependant les recettes- passagers étaient demeurées virtuellement inchangées par rapport au deuxième trimestre de 1991.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmis les publications
de Statistique Canada

Title	Titre
Air Carrier Operations in Canada, *Quarterly,* Bilingual	**Opérations des transporteurs aériens au Canada,** *Trimestriel,* Bilingue
Aviation Statistics Centre – *Service Bulletin, Monthly,* Bilingual	**Centre des statistiques de l'aviation –** *Bulletin de service, Mensuel,* Bilingue
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, *Quarterly,* Bilingual	**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens,** *Trimestriel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur,** *Annuel,* Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, *Annual,* Bilingual	**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis,** *Annuel,* Bilingue
Canadian Civil Aviation, *Annual,* Bilingual	**Aviation civile canadienne,** *Annuel,* Bilingue
Air Charter Statistics. *Annual,* Bilingual	**Statistique des affrètements aériens,** *Annuel,* Bilingue
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, *Occasional,* issued in 1986.	**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile,** *Hors série,* publiée en 1986.
Travel-Log	**Info-voyages**
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)**
International Travel	**Voyages internationaux**

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.

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, April-June 1992

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.122	0.106	-13.1
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	0.386	0.373	-3.4
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	0.976	0.886	-9.2
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	34 035	36 014	5.8
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	97.31	94.51	...

		Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	$	0.269	0.102	0.101	0.236
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	$	2.840	0.363	0.366	5.987
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	$	2.564	0.843	0.855	2.397
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	$	38 694	35 066	36 948	36 383
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	118.06	89.21	99.02	106.64

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators, April-June 1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis, Avril-juin 1992

		1991	1992	Change Variation
				%
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 929.5	27 334.1	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 357.7	12 256.3	-0.8
Disposable income[1] – Revenu disponible[1]	$'000'000	46 9976	47 5288	1.1
Per capita disposable income[1] – Revenu disponible par habitant[1]	$	17 452.1	17 388.1	-0.4
Per capita trip spending (including fares)[2] – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport)[2]				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..[3]	130.1	...
– International travel – Voyages internationaux	$	88.2	..	...
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	..	91.2	...
– International travel – Voyages internationaux	$	1159.6	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	$	190.0	172.4	-9.3
– International travel – Voyages internationaux	$	351.1	334.9	-4.6
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		126.1	127.8	1.4
– Transportation – Transports		118.2	121.4	2.7
– Public transportation – Transport public		128.8	132.4	2.8
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	129.6	129.7	0.1
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		149.6	136.1	-9.0
– International travel – Voyages internationaux		116.0	108.8	-6.2
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		110.5	110.9	0.4
– Transport industry – Industrie du transport		100.6	100.4	-0.2
– Air transportation – Transport aérien		79.9	88.9	11.3
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	%	13.6	15.2	11.6

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

Source: *Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.*

[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.*

[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 April-June 1990, the per capita trip spending totalled $125 and the average spending per trip, $166. – 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 avril-juin 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient $125 et les dépenses moyennes par voyage, $166.*

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers, April-June 1992

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, Avril-juin 1992

		Levels I-III / Niveaux I-III			Levels I-IV / Niveaux I-IV		
		1991	1992	Change / Variation	1991	1992	Change / Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included[1] – Nombre de transporteurs inclus[1]		104	104	-	279	256	-8.2
Passengers – Passagers		7 666	8 123	6.0	7 813	8 201	5.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	163 704	151 862	-7.2	169 417	156 906	-7.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 741 831	15 314 915	11.4	13 778 525	15 403 034	11.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 374 183	1 531 492	11.4	1 377 853	1 540 304	11.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		409 292	374 496	-8.5	411 318	387 474	-5.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 783 475	1 905 988	6.9	1 789 171	1 927 777	7.7
Hours flown – Heures de vol		395	420	6.3	539	528	-2.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		6 473	6 926	7.0	6 517	6 938	6.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	124 585	114 449	-8.1	125 164	114 814	-8.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 415 417	11 803 379	13.3	10 422 109	11 805 503	13.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 041 542	1 180 338	13.3	1 042 211	1 180 550	13.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		358 590	350 942	-2.1	358 692	351 011	-2.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 400 132	1 531 280	9.4	1 400 903	1 531 561	9.3
Hours flown – Heures de vol		290	308	6.0	298	311	4.5
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		1 193	1 197	0.4	1 296	1 263	-2.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	39 119	37 413	-4.4	44 253	42 092	-4.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 326 414	3 511 536	5.6	3 356 415	3 597 531	7.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		332 641	351 154	5.6	335 642	359 753	7.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		50 702	23 554	-53.5	52 627	36 463	-30.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		383 344	374 708	-2.3	388 268	396 216	2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		104	112	7.4	155	147	-5.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	...	87	69	-20.0
Hours flown: total – Heures de vol: total		104	112	7.3	242	217	-10.3

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

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1992

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1992

		Domestic / Intérieur		Transborder / Transfrontalier		Other international / Autre international	
		1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		5 636	4.4	1 220	-0.3	1 345	12.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 650	-6.5	15 033	-11.6	37 223	-8.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 014 691	11.3	1 952 396	-2.1	7 435 947	16.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		601 469	11.3	195 240	-2.1	743 595	16.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		131 823	-1.6	32 875	-21.8	222 776	-5.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		733 292	8.7	228 114	-5.5	966 371	10.7
Hours flown – Heures de vol		426	-1.6	48	3.4	54	-10.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		5 193	5.4	875	-0.3	870	22.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	69 450	-12.4	9 120	-24.3	36 244	7.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 505 770	10.0	1 172 910	-5.8	5 126 823	22.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		550 577	10.0	117 291	-5.8	512 682	22.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		105 139	-8.4	27 482	-25.2	218 390	5.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		655 716	6.6	144 773	-10.3	731 072	17.1
Hours flown – Heures de vol		240	4.7	34	-2.3	37	10.2
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		443	-5.5	345	-0.2	475	-1.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	35 200	7.8	5 912	19.5	979	-85.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		508 922	27.5	779 486	4.2	2 309 124	4.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		50 892	27.5	77 949	4.2	230 912	4.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		26 684	38.4	5 393	2.0	4 387	-84.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		77 576	31.0	83 341	4.0	235 299	-5.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		121	-5.8	12	0.8	15	-2.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		65	-13.8	2	...	2	-81.2
Hours flown: total – Heures de vol: total		186	-8.8	14	20.9	17	-36.3

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

		Total		
		1991	1992	Change Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		5 529	5 915	7.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 691	99 276	-5.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 426 463	11 810 896	13.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 042 646	1 181 090	13.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		349 805	344 037	-1.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 392 451	1 525 126	9.5
Hours flown – Heures de vol		190	205	7.8
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 258	5 633	7.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 370	98 906	-5.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 774 427	11 149 734	14.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		15 757 213	16 840 077	6.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	62.03	66.21	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		977 443	1 114 973	14.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		348 956	342 781	-1.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 326 398	1 457 755	9.9
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 377 926	2 561 310	7.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	55.78	56.91	...
Hours flown – Heures de vol		181	196	8.1
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		271	281	3.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	321	370	15.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		652 035	661 162	1.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		65 204	66 116	1.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		849	1 256	47.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		66 052	67 372	2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		9	9	1.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		9	9	1.5

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992 - fin

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
			'000		
All services - Tous les services					
Passengers - Passagers		422	2 992	2 099	402
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 144	58 736	38 434	962
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		162 625	6 060 215	5 413 977	174 079
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		16 262	606 022	541 398	17 408
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		495	196 759	146 482	301
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		16 758	802 780	687 880	17 709
Hours flown - Heures de vol		23	91	72	18
Scheduled services - Services réguliers					
Passengers - Passagers		417	2 880	1 943	393
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 144	58 480	38 321	962
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		151 001	5 746 757	5 089 731	162 246
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		336 593	8 639 220	7 528 595	335 669
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	44.86	66.52	67.61	48.34
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		15 100	574 676	508 973	16 225
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		495	195 721	146 264	301
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		15 595	770 396	655 237	16 525
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		67 319	1 331 488	1 115 619	46 884
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	23.17	57.86	58.73	35.25
Hours flown - Heures de vol		23	88	67	17
Charter services - Services d'affrètement					
Passengers - Passagers		5	112	156	9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	-	256	113	-
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		11 624	313 458	324 246	11 833
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 162	31 346	32 425	1 183
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		-	1 038	217	-
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 162	32 384	32 642	1 183
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		--	3	5	1
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		--	3	5	1

Table 2.4

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

Tableau 2.4

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

	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	65	62	-4.6
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 387	4 365	82.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	6	8	33.3
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 758	1 780	1.3
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	332	33	-90.1
Quebec – Québec	17 740	5 326	-70.0
Ontario	6 388	3 703	-42.0
Manitoba	4 055	4 008	-1.2
Saskatchewan	2 331	824	-64.7
Alberta	8 969	10 920	21.8
British Columbia – Colombie-Britannique	25 358	27 140	7.0
Yukon	1 949	1 019	-47.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	5 680	7 450	31.2
Total	76 953	66 576	-13.5
International	11 393	4 443	-61.0
Total	88 346	71 019	-19.6

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1992

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1992

	1991	1992	Change / Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation			
Scheduled services - Services réguliers	1 511 454	1 499 062	-0.8
- Passengers - Passagers	1 358 000	1 351 412	-0.5
- Goods - Marchandises	153 455	147 650	-3.8
Charter services - Services d'affrètement	218 310	221 435	1.4
- Passengers - Passagers	198 953	201 359	1.2
- Goods - Marchandises	19 357	20 076	3.7
Other flying services - Autres services aériens	4 495	4 091	-9.0
Subsidies - Subventions d'exploitation	969	1 018	5.1
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	48 537	45 902	-5.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 783 765	1 771 508	-0.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 084	15 537	-18.6
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	623 824	607 992	-2.5
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	211 219	198 121	-6.2
General services and administration - Services généraux et administration	869 186	931 444	7.2
Depreciation - Dépréciation	83 130	85 655	3.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 806 442	1 838 749	1.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(22 677)	(67 241)	196.5
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	(6 390)	(2 701)	-57.7
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	25 215	14 018	-44.4
Interest expenses - Intérêts versés	95 205	99 213	4.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(163)	(7 055)	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(76 544)	(94 951)	24.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(99 221)	(162 192)	63.5
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(36 229)	1 686	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(62 993)	(163 878)	160.2

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

	Total		
	1991	1992	Change Variation
	$ '000	$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 322 712	1 310 676	-0.9
– Passengers – Passagers	1 187 939	1 182 881	-0.4
– Goods – Marchandises	134 772	127 795	-5.2
Charter services – Services d'affrètement	36 454	40 208	10.3
– Passengers – Passagers	36 315	40 048	10.3
– Goods – Marchandises	139	160	15.1
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	34 878	31 100	-10.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 394 043	1 381 984	-0.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 282	10 367	-22.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	449 070	430 232	-4.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	143 888	127 312	-11.5
General services and administration – Services généraux et administration	758 225	823 466	8.6
Depreciation – Dépréciation	68 053	70 833	4.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 432 518	1 462 210	2.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(38 475)	(80 226)	108.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (depenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(6 226)	(3 071)	-50.7
Interest and discount income – Revenus d'interêts et d'escomptes	23 531	13 458	-42.8
Interest expenses – Intérêts versés	81 921	84 926	3.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	308	(7 979)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(64 308)	(82 518)	28.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(102 783)	(162 745)	58.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(35 795)	(561)	-98.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(66 988)	(162 184)	142.1

Table 3.2

Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992 – Concluded

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992 – fin

	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
		'000		
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	42 024	660 030	568 473	40 150
– Passengers – Passagers	40 617	588 921	514 994	38 348
– Goods – Marchandises	1 406	71 109	53 478	1 801
Charter services – Services d'affrètement	947	17 102	19 854	2 305
– Passengers – Passagers	947	16 942	19 854	2 305
– Goods – Marchandises	-	160	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	211	13 875	16 099	915
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	43 182	691 007	604 426	43 369
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	840	6 682	2 722	122
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	12 370	212 091	191 538	14 233
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 036	76 876	37 894	6 507
General services and administration – Services généraux et administration	15 852	436 922	353 733	16 958
Depreciation – Dépréciation	1 479	42 003	24 505	2 847
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	36 577	774 574	610 392	40 667
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	6 605	(83 567)	(5 966)	2 702
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	(328)	(2 744)	--
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	122	11 446	1 772	118
Interest expenses – Intérêts versés	7 447	48 939	24 874	3 666
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(7 965)	(14)	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 325)	(45 786)	(25 860)	(3 548)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(719)	(129 353)	(31 827)	(846)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(226)	(427)	315	(223)
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(493)	(128 926)	(32 142)	(623)

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 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, Avril-juin 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	6 063	5 928	-2.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	122 644	121 096	-1.3
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 063	7 746	-3.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	64 545	69 268	7.3
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 212	3 010	-6.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	35 830	30 898	-13.8
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 188	8 569	-6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	93 596	94 106	0.5
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 843	15 923	-5.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	146 772	148 243	1.0
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 739	6 262	-7.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	60 026	66 050	10.0
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 108	47 438	-5.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	$'000	523 414	529 660	1.2
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	980 355	1 011 506	3.2
Cost – Coût	$ '000	265 960	256 131	-3.7
Gasoline – Essence	L '000	7 016	10 020	42.8
Cost – Coût	$ '000	4 386	4 534	3.4
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	175	209	19.6
Cost – Coût	$ '000	1 190	1 474	23.8
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	90	86	-3.6
Cost – Coût	$ '000	209	158	-24.5

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1992

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1992

		Total	Air BC	Air Canada	Canadien	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	3 457	279	1 611	1 305	262
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	93 355	4 010	44 701	41 620	3 024
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 174	195	3 083	2 666	230
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	60 548	1 652	28 778	28 925	1 193
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 254	79	162	890	123
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	16 022	761	4 066	10 286	910
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 836	237	2 948	3 412	239
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	77 816	2 506	35 310	38 044	1 956
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 599	310	7 441	6 510	338
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	140 185	2 184	74 959	61 367	1 674
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	6 053	16	4 461	1 576	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	64 886	169	51 263	13 454	-
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	38 373	1 116	19 706	16 359	1 192
Salaries and wages - Salaires et traitements	$'000	452 812	11 283	239 077	193 696	8 756
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	802 265	19 457	421 294	341 495	20 019
Cost - Coût	$ '000	195 002	5 620	98 200	85 355	5 826
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost - Coût	$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	72	4	16	48	4
Cost - Coût	$ '000	390	23	93	251	24
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost - Coût	$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In the second 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 136.1, down 9.0% from the second quarter of 1991. A sharp 12.7% fall in the discount fare index, from 142.6 to 124.5, added to a 2.1% decrease in the economy fare index[1], from 153.6 to 150.3 largely explained this decrease. This is the second consecutive quarter 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 3.0% drop in the North was greater than the 1.9% southern decrease. In contrast, while the southern discount fare index fell sharply by 13.0% over the previous year, the northern discount index decreased by only 4.9%, the third consecutive decrease relative to the previous year.

In international markets, the air fare index fell by 6.2%, from 116.0 to 108.8. This followed from a 6.5% decrease in the international discount fare index. The economy fare index showed little change from the previous year, decreasing by 0.5%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the second quarter of 1992, 68.2% 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 4.4 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the ninth consecutive quarterly increase after five consecutive quarterly decreases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 72.6%, up from 69.6% 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 second quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 69.0% of the traffic during the second quarter of 1992, up from 65.1% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 2.7 percentage points (70.5% to 73.2%) during this period. In contrast, for northern services, 52.0% of passenger traffic (representing 56.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the second quarter of 1991, the corresponding figures were 41.5% for passengers and 45.3% for passenger-kilometres.

[1] *Includes business class fares.*

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du deuxième 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 136.1, en baisse de 9.0% par rapport au deuxième trimestre de 1991. Une forte diminution de 12.7% dans l'indice des tarifs réduits, de 142.6 à 124.5, a ajouté à une diminution de 2.1% dans l'indice des tarifs économiques[1], de 153.6 à 150.3 expliquant fortement cette diminution. C'est la deuxième fois consécutive 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) ainsi que pour le secteur nord (réglementé). La baisse de 3.0% dans le secteur nord a excédé la baisse de 1.9% dans le secteur sud. Par comparaison, alors que l'indice des tarifs réduits dans le Sud a diminué fortement de 13.0% par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs réduits dans le Nord a diminué de seulement 4.9%, la troisième baisse consécutive par rapport à l'année précédente.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens a diminué de 6.2%, de 116.0 à 108.8. Ceci était le résultat d'une diminution de 6.5% dans l'indice des tarifs réduits internationaux. L'indice des tarifs économiques a montré peu de changement par rapport à l'année précédente, diminuant de 0.5%.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1992, 68.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 4.4 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la neuvième 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 69.6% en 1991 à 72.6% 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 deuxième trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 69.0% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 65.1% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 2.7 points de pourcentage (70.5% à 73.2%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 52.0% du trafic de passagers (représentant 56.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 41.5% et 45.3% respectivement au cours du deuxième trimestre de 1991.

[1] *Inclut les tarifs de la classe affaires.*

Table 5.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1992

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 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 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
	II	136.1	150.3	124.5
Southern services – Services secteur sud	1991 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
	II	136.5	150.7	124.4
Northern services – Services secteur nord	1991 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
	II	130.8	146.9	124.4
International	**1991 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
	II	108.8	138.0	102.6

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)

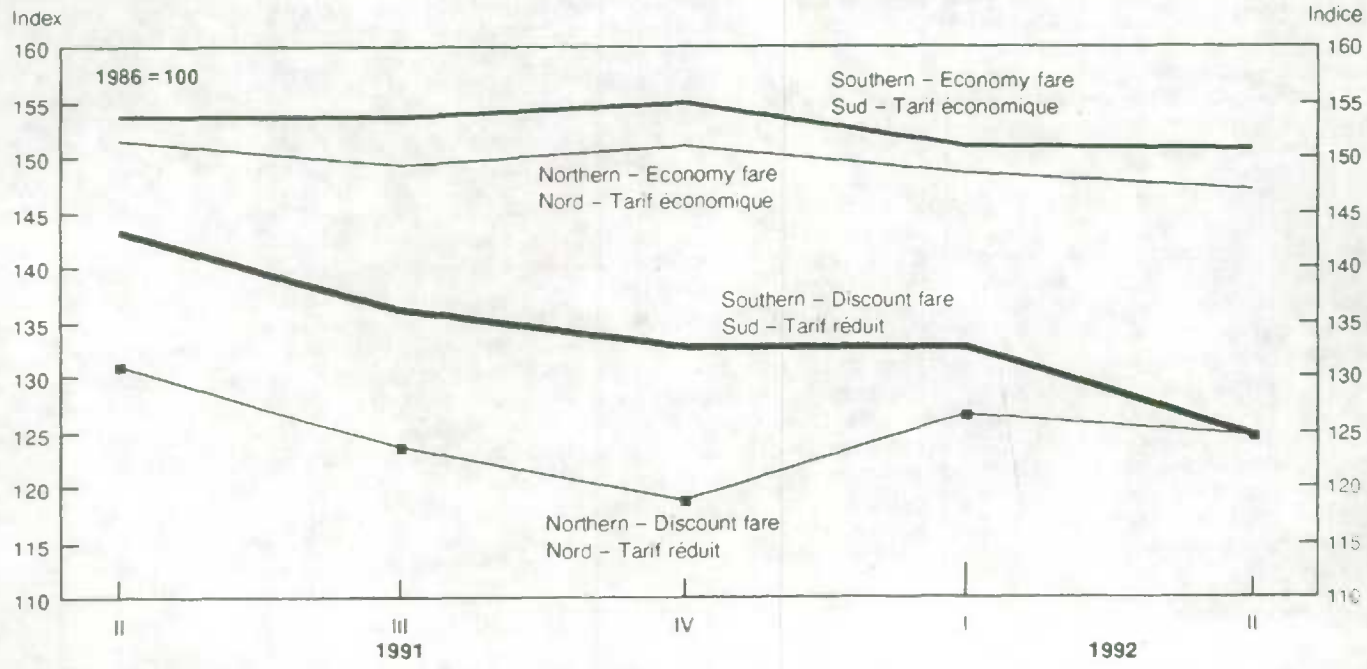


Table 5.2

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

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.2	0.1*	3.9	5.8	28.4	21.2	63.8	68.2	3.7	4.8
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.1*	4.1	6.1	26.7	19.8	65.1	69.0	3.8	5.0
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1*	1.7	3.9	35.4	28.1	59.5	64.0	3.3	3.9*
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.1*	6.6	8.2	17.8	12.1	70.8	73.7	4.4	6.0
Northern services – Services secteur nord	.	-	0.5*	0.5*	57.0	46.6	41.5	52.0	0.9	0.9
International	0.7	0.3	6.1	6.2	15.2	7.3	70.0	77.7	8.0	8.4

Table 5.3

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

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Avril-juin 1992

Sector / Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Domestic – Intérieur	0.4	0.1*	6.7	8.2	19.3	13.5	69.6	72.6	4.0	5.6
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.1*	6.9	8.4	18.0	12.6	70.5	73.2	4.2	5.7
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1*	2.0	4.2	32.9	25.6	61.8	66.1	3.2	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.1*	7.9	9.3	14.8	10.0	72.4	74.5	4.4	6.1
Northern services – Services secteur nord	.	-	0.7*	0.7*	53.1	42.1	45.3	56.4	1.0	0.8
International	0.9	0.4	8.3	6.9	7.7	6.4	74.9	78.3	8.3	7.9

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

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 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, Avril-juin 1992

Province and territory of enplanement / Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	"	"	6.0	4.5	27.2	23.3	64.6	69.2	2.2	3.0
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.3*	"	5.4	7.2	23.9	18.1	66.5	69.1	3.9	5.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2	"	2.9	7.5	27.9	20.1	64.9	67.2	4.2	5.2
Ontario	0.4	0.1*	4.8	7.8	23.6	16.3	67.0	69.6	4.2	6.2*
Manitoba	0.1	"	3.9	6.1	27.7	21.7	64.3	66.8	4.0	5.3
Saskatchewan	0.2*	"	2.3	3.5	23.9	23.4	70.5	69.6	3.2	3.4
Alberta	0.2	--*	3.8	4.5	34.1	25.5	59.4	66.4	2.6	3.5
British Columbia[1] – Colombie-Britannique[1]	0.2	0.1*	3.3	3.9	31.9	24.6	61.0	67.6	3.6	3.8
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	3.9	5.8	28.4	21.2	63.8	68.2	3.7	4.8

[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 second quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 73.7% of passenger volume and 74.5% of passenger-kilometres; this compared with 64.0% and 66.1% 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 deuxième trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 73.7% du volume de passagers et 74.5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 64.0% et 66.1%.

Table 5.5

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

Tableau 5.5

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

City of enplanement / Ville d'embarquement	Passengers / Passagers			Fare type group – Groupe tarifaire									
				First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1991	1992	Change / Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	263	285	8.3	"	"	2.2	2.5	34.7	27.0	60.6	67.7	2.3	2.7"
Edmonton[1]	113	106	-6.3	"	"	0.6	0.9	56.9	50.1	41.1	48.0	1.4"	1.0
Halifax	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal[2]	204	205	0.7	0.2"	"	2.1	7.5	28.7	20.7	65.1	67.4	3.9	4.3
Ottawa	134	143	6.2	"	"	2.6	7.2	37.3	26.4	55.9	58.5	3.8	"
Regina	33	41	24.6	"	-	"	"	28.7"	33.5	67.7	64.1	2.9	1.8"
Saskatoon	34	39	13.7	"	"	"	0.5"	29.3"	33.3	67.1	64.5	2.7	1.6"
Toronto	345	359	3.9	0.2"	0.1"	2.0	6.8	31.1	21.9	62.5	65.0	4.2	6.2"
Vancouver	287	310	8.0	"	"	1.8	2.1	35.9	28.1	58.9	66.2	3.3	3.5
Winnipeg	31	30	-2.4	-	"	0.7	1.3	42.5	48.5	54.7	48.1	2.1"	2.1"
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	131	153	16.5	0.6	"	9.2	10.2	15.4	9.9	71.5	73.8	3.4	6.0"
Edmonton[1]	145	159	9.7	0.4"	"	5.2	6.2	23.2	15.5	67.6	73.6	3.6	4.7
Halifax	136	150	10.5	0.3"	"	5.4	7.2	23.9	18.1	66.5	69.1	3.9	5.6
Montréal[2]	80	92	14.9	"	"	5.5	8.1	21.7	15.5	67.7	69.2	4.9	7.1
Ottawa	68	79	16.7	"	0.1"	9.2	10.6	23.7	16.7	62.3	67.7	4.6	5.0
Regina	28	30	6.5	"	"	3.7	7.2	16.8	9.7	75.6	77.6	3.8	5.4"
Saskatoon	30	33	10.6	"	"	4.8	7.6	14.4	9.9	76.7	76.5	3.9"	6.1"
Toronto	530	615	16.0	0.6	0.1"	7.0	8.6	14.7	10.3	73.4	74.9	4.3	6.2
Vancouver	285	340	19.3	0.5	0.1"	7.7	8.6	15.8	10.5	70.8	74.9	5.2	5.9
Winnipeg	152	163	7.3	0.1	"	4.8	7.3	22.2	14.2	68.3	72.1	4.6	6.3

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

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

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

The increase in the proportion of discount fares during the second 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 deuxième trimestre de 1992 par rapport à 1991 peut être attribuée à un principal facteur: Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement.

Table 5.6

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

Tableau 5.6

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

City of enplanement / Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class / Première classe		Business class / Classe affaires		Economy / Économique		Discounted / Réduit		Other / Autre	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	"	...	206.1	-2.5	138.6	-6.4	93.3	-10.4	91.3*	7.3
Edmonton[1]	"	...	104.9	-12.3	123.8	-3.2	81.3	-8.2	65.1	6.9
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal[2]	"	...	205.9	4.5	175.2	-3.6	119.1	-7.4	73.4	-12.4
Ottawa	"	...	178.4	9.6	148.9	-1.8	103.0	-1.6	"	...
Regina	-	...	"	...	170.8	-6.6	102.2	-20.2	85.7*	0.8
Saskatoon	"	...	118.0*	...	168.6	-4.0	94.6	-23.0	71.4*	-16.9
Toronto	200.8*	-7.8	201.6	9.5	167.1	-3.2	113.7	-5.5	90.6*	3.9
Vancouver	"	...	204.2	-2.5	146.5	-8.2	88.1	-3.3	74.0	-4.1
Winnipeg	"	...	189.4	-16.7	208.5	-5.5	118.5	-7.5	101.5*	-8.0
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	"	...	556.5	-2.8	429.5	2.1	191.1	-16.7	230.1*	0.7
Edmonton[1]	"	...	455.6	-5.4	332.0	0.4	160.6	-13.9	194.4	-2.4
Halifax	"	...	304.0	-4.2	253.1	-6.7	126.8	-13.9	154.3	-2.9
Montréal[2]	"	...	549.4	-7.3	371.3	-2.5	195.5	-15.3	214.7	1.5
Ottawa	694.4*	18.7	520.9	-5.2	393.5	-0.6	196.9	-13.2	251.8	-5.7
Regina	"	...	420.6	-7.3	374.7	-3.0	155.6	-17.8	187.9*	3.8
Saskatoon	"	...	434.0	-5.3	366.7	-4.1	160.7	-12.0	160.1*	-11.9
Toronto	655.5*	-7.8	523.4	-4.5	371.0	-4.1	176.9	-16.6	189.8	-12.4
Vancouver	733.5*	-9.3	612.1	-2.3	405.7	1.6	195.1	-15.2	230.3	-5.1
Winnipeg	"	...	374.5	-3.6	331.2	-2.0	149.9	-12.4	167.4	0.6

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

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

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

International Sector

During the second quarter of 1992, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, nearly four out of every five (77.7%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented an increase of 7.7 percentage points compared to the same quarter a year earlier.

Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de quatre passagers sur cinq (77.7%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 7,7 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Provincial Synopsis

During the second quarter of 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied very little from one province to another, from 66.4% for Alberta to 69.6% for both Ontario and Saskatchewan (see Table 5.4). All provinces were very near to the national average of 68.2%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario and Saskatchewan did not mean that residents in those provinces 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 Quebec 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 was widespread among the provinces, all posting increases except for Saskatchewan, which posted a decline of 0.9 percentage point. The largest increases were in Alberta (7.0 percentage points) and British Columbia and the territories (6.6 percentage 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 second 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 six of the selected Canadian cities. The gains ranged from 2.3 percentage points in Montréal to 7.3 percentage points in Vancouver. The largest decrease was from 54.7% to 48.1% in Winnipeg during this period.

For long-haul trips (800 kilometres or more), nine of the ten cities of enplanement posted gains, the exception being a 0.2 point decline in Saskatoon.For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Regina (77.6%) ranked first, followed by Saskatoon (76.5%) and both Toronto and Vancouver (74.9%). For business class fares, the leading cities were Ottawa (10.6%), Calgary (10.2%), Toronto and Vancouver (8.6%).

Average Fares

During the second quarter of 1992, domestic air fares reported by the major carriers in Canada dropped sharply from last year.

Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a très peu varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 66.4% en Alberta et à 69.6% en Ontario et en Saskatchewan (voir tableau 5.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 68.2%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit en Ontario et en Saskatchewan, mais cela ne signifie pas que les résidents de ces provinces 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 répandue parmi les provinces, celles-ci ayant toutes enregistrées des hausses, à l'exception de la Saskatchewan qui a connu une baisse de 0.9 point. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta (7.0 points de pourcentage) et en Colombie-Britannique et les territoires (6.6 points de pourcentage).

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 deuxième 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 six des villes canadiennes choisies. Les hausses variaient entre 2.3 points de pourcentage à Montréal et 7.3 points de pourcentage à Vancouver. Au cours de cette période, la baisse la plus forte a été observée à Winnipeg, soit de 54.7% à 48.1%.

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 Saskatoon qui a connu une diminution de 0.2 point. En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans la plupart des villes: Regina (77.6%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (76.5%) et de Toronto et Vancouver (74.9%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Ottawa, (10.6%), Calgary (10.2%), Toronto et Vancouver (8.6%).

Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1992, les tarifs aériens intérieurs déclarés par les principaux transporteurs au Canada ont diminué fortement par rapport à l'année dernière.

According to the fare basis data, during the second quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by passengers on all domestic city-pairs amounted to $172, down 9.3% from the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was $335, a decrease of 4.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurred in Toronto where the domestic fare averaged $192; the lowest was in Regina where it averaged $156. The average domestic fare also exceeded the national level in Ottawa ($173), Vancouver ($185) and Winnipeg ($189). Fares decreased relative to a year ago in all of the ten selected cities, with decreases ranging from -15.4% in Regina to -5.0% in Ottawa.

During the second quarter of 1992, for long-haul services, business class fares decreased in all of the ten selected cities, while economy class fares decreased in seven. For short-haul trips, four cities posted decreases for business class fares, while economy fares decreased in nine cities[2] (see Table 5.6). This table also shows that average discount fares fell in all cities[2] for both short-haul and long-haul trips. Saskatoon registered the most notable decrease (-23.0%) for short-haul trips. Regina (-17.8%) posted the largest decrease for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Calgary and Montréal 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 economy fares, Winnipeg registered a high of $209 for short-haul trips, while Calgary registered a high of $430 for long-haul trips.

[2] *Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.*

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du deuxième 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 $172, soit une baisse de 9.3% par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à $335, en baisse de 4.6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre $192 à Toronto et $156 à Regina. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Ottawa ($173), à Vancouver ($185) et à Winnipeg ($189). Les tarifs ont diminué dans les dix villes choisies, les pertes oscillant entre -15.4% à Régina et -5.0% à Ottawa.

Au cours du deuxième trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires ont diminué dans les dix villes choisies, alors que les tarifs de la classe économique ont diminué dans sept villes. Pour les services court-courriers, quatre villes ont enregistré des baisses pour les tarifs de la classe affaires; les tarifs économiques ont diminué dans neuf villes[2] (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont diminué dans toutes les villes[2] pour les services court-courriers et long-courriers. Saskatoon a enregistré la plus forte baisse (-23.0%) pour les services court-courriers. Regina (-17.8%) a enregistré la baisse la plus forte pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary et à Montréal 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 long-courriers. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de $209 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de $430 pour les voyages long-courriers.

[2] *À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgué.*

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 formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

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

(iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

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

Fare Basis Survey

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

Coverage/Survey Universe

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

Survey Methodology

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

Enquête sur la base tarifaire

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

Couverture/univers de l'enquête

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

Méthodes d'enquête

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

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

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

Data Quality and Limitations

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

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

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

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

(i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

(ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers en-planing at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

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

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

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

Qualité des données et restrictions

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

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

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

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

(i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.

(ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

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

Factors Which May Have Influenced The Data

a) Revisions were made to the 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 second quarter of 1992 are shown in the following table with comparative second quarter 1991 data:

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 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 deuxième trimestre de 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1991 sont également présentées.

	1991	1992	% Change Variation %	
Level I	4	4	–	Niveau I
Level II	24	20	-16.7	Niveau II
Level III	76	80	5.3	Niveau III
Level IV	175	152	-13.1	Niveau IV
Total	**279**	**256**	**-8.3**	**Total**

c) The total number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 8.

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.

c) Pour le deuxième trimestre de 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 8.

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 affrété. 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 leurs 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 vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

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

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

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

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes 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

March 1991

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

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

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

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

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

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

Mars 1991

Ca C03

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA
1010143006

JOIN THE Celebration

WITH THE MOST USEFUL AND ATTRACTIVE CANADA YEAR BOOK EVER PUBLISHED.

On the occasion of the nation's 125th anniversary of Confederation, the **1992 Canada Year Book** takes a unique look at the fascinating highlights in the development of Canada since 1867.

Exceptionally popular among business people, journalists, librarians, parliamentarians, educators and diplomats for 125 years, the **1992 Canada Year Book** is designed as a comprehensive reference source for the latest on economic, political, and social information on Canada and Canadians. And for the first time, this "special collector's" edition presents picturesque vignettes on Canada's past with informative, easy-to-read text.

Special features include:

- a new 22cm X 30cm (9" X 12") format
- larger typeface
- over 300 rare archival photos
- historical perspectives on Canada's past
- 22 chapters, 607 pages bound in deluxe hard cover

Time and time again, you'll reach for this compact encyclopedia to answer questions on all aspects of Canada.

- **THE LAND**
- **THE PEOPLE**
- **THE NATION**
- **THE ECONOMY**
- **ARTS AND LEISURE**

Available in separate English and French editions, the **Canada Year Book** (Cat. No. 11-402E) sells for $49.95 (plus $5.05 shipping and handling) in Canada, US $60 in the United States, and US$70 in other countries (includes shipping and handling).

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

For faster ordering, using your VISA or MasterCard, call toll-free 1-800-267-6677 or fax your order to (613) 951-1584. Please do not send confirmation.

PARTICIPEZ à la fête

EN VOUS PROCURANT L'ANNUAIRE DU CANADA LE PLUS UTILE ET LE PLUS ATTRAYANT JAMAIS PUBLIÉ.

L'Annuaire du Canada de 1992, qui marque le 125e anniversaire de la Confédération, jette un regard unique sur les grands moments de l'évolution du pays depuis 1867.

Cet ouvrage, particulièrement populaire depuis 125 ans auprès des gens d'affaires, des journalistes, des bibliothécaires, des parlementaires, des enseignants et des diplomates, est conçu comme un ouvrage de référence où l'on retrouve les données économiques, politiques et sociales les plus récentes sur le Canada et les Canadiens. Cette édition spéciale présente, pour la première fois, de pittoresques illustrations se rapportant à l'histoire du Canada de même que des textes informatifs et faciles à lire.

Au nombre des caractéristiques spéciales, on compte :

- un nouveau mode de présentation : 22cm x 30 cm (9" x 12")
- des caractères plus gros
- plus de 300 photos d'archives rares
- des perspectives historiques sur le passé du Canada
- 22 chapitres, 607 pages reliées par une couverture rigide de luxe.

Cette encyclopédie compacte est un ouvrage indispensable pour répondre à vos questions portant sur tous les aspects du Canada.

- **LE TERRITOIRE**
- **LA POPULATION**
- **LA NATION**
- **L'ÉCONOMIE**
- **LES ARTS ET LES LOISIRS**

Vous pouvez vous procurer **l'Annuaire du Canada** (no 11-402F au Catalogue), en version française ou anglaise, pour 49,95 $ (plus 5,05 $ pour frais d'expédition et de manutention) au Canada, 60 $ (devises américaines) aux États-Unis et 70 $ (devises américaines) dans les autres pays (frais d'expédition et de manutention compris).

Pour commander, prière d'écrire au Service des Ventes des publications de Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou de communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste qui figure dans la publication).

Pour accélérer les commandes, utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou composez sans frais le 1-800-267-6677 (téléphone) ou le (613) 951-1584 (télécopieur). Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

CANADA'S ENVIRONMENT

L'ENVIRONNEMENT DU CANADA

Every day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of the ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

Human Activity and the Environment is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll see, for example, how the purple loosestrife and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.

Vous lisez tous les jours des articles traitant de recyclage, de la pollution de l'eau, des émissions de gaz industrielles ou de la diminution de la couche d'ozone. Malheureusement, ces rapports sont trop souvent fragmentés et il devient difficile de se faire une parfaite idée de l'environnement physique du Canada.

Activité humaine et l'environnement est écrit afin de vous aider à comprendre les liens entre notre population, nos activités socio-économiques et notre environnement. Vous verrez, par exemple, comment les salicaires et les dreissna sont réparties à travers les eaux intérieures et quels en sont leurs effets.

CASE STUDY: A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.

ÉTUDE DE CAS : un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté, comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.

Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-Economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

- resource consumption
- waste generation
- monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

- purchases of potential pollutants by Canadian households
- the importance of natural resources to the Canadian economy
- energy consumption by industry

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la population, les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, qui examine nos activités sous différents angles:

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

Order your copy today!
Human Activity and the Environment,
(Catalogue No. 11-509E) $35 in Canada, US $42 in the United States and US $49 in other countries.

Write to:
Publication Sales, Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

If more convenient, FAX your order to:
(613) 951-1584, or contact your local Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering call
1-800-267-6677
and use VISA or MasterCard.

Commandez votre exemplaire aujourd'hui!
Activité humaine et l'environnement, **(n° de catalogue 11-509F) 35 $ au Canada, 42 $ (US) aux États-Unis et 49 $ (US) dans les autres pays.**

Écrivez à : Vente des publications Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Si vous le préférez, télécopiez votre commande au (613) 951-1584, ou contactez votre centre de consultation régional de Statistique Canada, dont vous pouvez consulter la liste dans la présente publication.

Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votre carte Visa ou MasterCard.

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE TRANSPORTATION

SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

Deregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

Trucking in Canada

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Rail in Canada

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. **$45** (plus GST) in Canada, US**$54** in the United States, and US**$63** in other countries.

Shipping in Canada

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. **$41** (plus GST) in Canada, US**$49** in the United States, and US**$57** in other countries.

Surface and Marine Transport Bulletin

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. **$75** (plus GST) in Canada, US**$90** in the United States, and US**$105** in other countries.

The Special Transportation Package

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

Best of all, you save 20% when you invest in all four publications! Order the ***Special Transportation Package*** and pay only **$165** (plus GST) in Canada, US**$198** in the U.S. and US**$230** in other countries. Quote package number 10-234.

To order write:
Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.
For faster ordering, call **1 800 267-6677**, or fax **(613) 951-1584**.
Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

POUR TOUT SAVOIR SUR LES TRANSPORTS MARITIME ET TERRESTRE

ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

La déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

Le camionnage au Canada

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport ferroviaire au Canada

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. **45 $** (TPS en sus) au Canada, **54 $** US aux États-Unis et **63 $** US dans les autres pays.

Le transport maritime au Canada

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. **41 $** (TPS en sus) au Canada, **49 $** US aux États-Unis et **57 $** US dans les autres pays.

Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de **75 $** (TPS en sus) au Canada, **90 $** US aux États-Unis et **105 $** US dans les autres pays.

Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications. Commandez la ***série spéciale sur les transports*** et ne payez que **165 $** (TPS en sus) au Canada, **198 $** US aux États-Unis et **230 $** US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

Pour commander, écrivez à :
Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le **1-800-267-6677** ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584.** Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.