



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

July-September 1992



Years of Excellence
d'excellence

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.

August 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. 3

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.

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

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1992

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

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

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

Août 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° 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

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	2.05 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 Piétron 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-mile

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

Table des matières

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

Table of Contents – Concluded

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

Table des matières – fin

Highlights

Operating Statistics

- The operating statistics for the third quarter of 1992 continued to show improvement for Canadian air carriers, although the improvement over 1991 was not as great as reported in the second quarter. The total number of passengers carried increased by only 1%, but passenger-kilometres rose by 9%, as the economy grew slightly in the third quarter of 1992.
- The combined scheduled operations of both the Air Canada family (the major carrier and its affiliate network) and the Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) family, also reported growth in passenger counts and passenger-kilometres of 1% and 9% respectively.
- Air Canada reported an increase of 9% in scheduled passenger-kilometres, while CAIL reported an 8% increase. To accomplish this, Air Canada increased its available seat-kilometres by 15%, while CAIL's increased by only 5%. As a result, the Air Canada load factor on scheduled services fell from 73% to 70%, while CAIL's rose from 71% to 73%. Air Canada added capacity in the second quarter by returning three Boeing 747-400's to their fleet which had been parked previously.
- The Air Canada affiliate carriers reported slight increases in their scheduled operations during the third quarter of 1992, while the CAIL affiliates reported decreases. Until this quarter, the CAIL affiliates had reported increases in passenger operations in 1992. However, this was largely due to the addition of an affiliate carrier in Quebec, which was added to the network in mid-1991. By the third quarter of 1992 it had operated as an affiliate for a complete year, and therefore this structural change was no longer responsible for increased operations in the CAIL network.

Financial Data

- In each of the first three quarters of 1992, passenger revenue has not managed to keep pace with the increases in scheduled or charter passenger-kilometres. In the third quarter of 1992, passenger revenue on scheduled services rose by about half as much (5%), as passenger-kilometres (9%). However, Canadian air carriers managed to keep the increase in operating expenses and operating revenues to the same amount, roughly 4%. By trimming expenses per passenger-kilometre, they generated a slight increase in operating income (1%), and a 4% increase in before tax income.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les statistiques d'exploitation pour le troisième trimestre de 1992 ont continué à montrer une amélioration pour les transporteurs aériens canadiens, bien que cette amélioration par rapport à 1991 fût moins importante que celle observée au cours du deuxième trimestre. Le nombre total de passagers transportés a augmenté de seulement 1%, mais les passagers-kilomètres se sont accrus de 9%, dû à la légère croissance de l'économie durant le troisième trimestre de 1992.
- Les opérations combinées des services réguliers pour le groupe Air Canada (le principal transporteur et ses affiliés) et le groupe des Lignes aériennes Canadian International Ltée (LACI), ont également enregistré un accroissement du nombre de passagers (1%) et de passagers-kilomètres (9%).
- Air Canada a déclaré une hausse de 9% pour les passagers-kilomètres des services réguliers, alors que LACI a déclaré une augmentation de 8%. Afin d'y arriver, Air Canada a augmenté les sièges-kilomètres disponibles de 15%, alors que LACI les a augmentés de 5% seulement. Comme résultat, le coefficient de remplissage sur les services réguliers d'Air Canada a diminué de 73% à 70%, alors que celui de LACI s'est accru de 71% à 73%. Air Canada a accru sa capacité au deuxième trimestre en ajoutant trois Boeing 747-400's à son parc aérien, lesquels appareils étaient précédemment stationnés.
- Le réseau d'affiliés d'Air Canada a connu de légères augmentations des activités dans ses services réguliers au cours du troisième trimestre de 1992, alors que le réseau de LACI a subi des diminutions. Jusqu'à ce trimestre, le réseau de LACI avait déclaré une augmentation du nombre de passagers en 1992. Toutefois, cette croissance était attribuée en grande partie au fait que LACI a ajouté un transporteur affilié au Québec au milieu de 1991. Au troisième trimestre de 1992, il avait opéré comme un transporteur affilié pour une année complète, et par conséquent ce changement de structure n'était plus responsable des augmentations dans les activités du réseau d'affiliés de LACI.

Données financières

- Durant chacun des trois trimestres de 1992, la croissance des recettes-passagers était moindre que celles des passagers-kilomètres des services réguliers ou des services d'affrètement. Au cours du troisième trimestre de 1992, les recettes-passagers pour les services réguliers ont augmenté d'environ la moitié (5%), de l'augmentation des passagers-kilomètres (9%). Par conséquent, les transporteurs aériens canadiens ont maintenu l'augmentation des dépenses et des recettes d'exploitation au même niveau, soit environ 4%. En réduisant les dépenses par passager-kilomètre, ils ont générée une légère augmentation des revenus d'exploitation (1%), et une augmentation de 4% des revenus avant déductions de l'impôt.

- Canadian air carriers reported a net income of \$29 million in the third quarter of 1992, compared to a net loss of \$5 million in the same quarter of 1991. Once again, the reason for the improvement in their net position was the reduction in the amount of income tax paid. In the third quarter of 1991, they paid \$43 million in tax, while in the same quarter of 1992, they only paid \$10 million.
- Air Canada's net position deteriorated from a \$3 million income in the third quarter of 1991, to a \$14 million loss in this quarter. With a 15% increase in its scheduled available seat-kilometres, Air Canada's operating expenses increased by 4%, while its operating revenue increased by 3%. CAIIL, with only a 5% increase in available seat-kilometres, reported an increase in operating revenue which was slightly above that of operating expenses. Both CAIIL's operating income and net position improved over the third quarter of 1991.
- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré des revenus nets de \$29 millions durant le troisième trimestre de 1992 comparativement à des pertes nettes de \$5 millions au même trimestre de 1991. Encore une fois, la raison pour cette amélioration du revenu net était due à la réduction dans le montant des impôts payés. Au troisième trimestre de 1991, ils ont payé \$43 millions d'impôts, par rapport à \$10 millions au même trimestre de 1992.
- La position d'Air Canada s'est détériorée passant d'un revenu net de \$3 millions au troisième trimestre de 1991, à une perte nette de \$14 millions au cours de ce trimestre. Avec une hausse de 15% des sièges-kilomètres disponibles pour les services réguliers, les dépenses d'exploitation d'Air Canada se sont accrues de 4%, alors que ses recettes d'exploitation ont augmenté de 3%. LACI, avec une augmentation de seulement 5% de ses sièges-kilomètres disponibles, a déclaré une hausse de ses recettes d'exploitation, lesquelles étaient légèrement supérieures aux dépenses d'exploitation. Le revenu d'exploitation et la position en termes "net" pour LACI se sont améliorées par rapport au troisième trimestre de 1991.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the third quarter 1992 economy fare index for domestic scheduled services fell by 6%, while the discount fare index fell by 3%. For international markets, the discount fare index decreased by approximately 4%, in contrast with the economy fare index which increased by 4% from the previous year.
- During the third quarter of 1992, 69% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 71% in 1991. In international markets, three out of every four (75%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The decrease in the use of discount fares in the third quarter of 1992 was apparent in all provinces. Saskatchewan and Nova Scotia posted the largest declines with respective decreases of about 7 and 4 percentage points compared to the same period in 1991.
- During the third quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$179, essentially unchanged from the average of \$180 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$378, up 2% relative to a year earlier.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du troisième trimestre de 1992, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services intérieurs réguliers a diminué de 6% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de près de 3%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs réduits a diminué d'environ 4%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré, par contraste, une augmentation de 4% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du troisième trimestre de 1992, 69% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 71% en 1991. Dans les marchés internationaux, trois passagers sur quatre (75%) ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces ont connu une baisse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1992. La Saskatchewan et la Nouvelle-Écosse avec des baisses respectives d'environ 7 et 4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1991.
- Au cours du troisième trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$179, pratiquement inchangé par rapport au tarif moyen de \$180 déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de \$378, en hausse de 2% par rapport à l'année précédente.

Introduction

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

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

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

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

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

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

Introduction

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

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

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

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

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

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

Special Articles

The International Air Charter Market (Passengers)

by R. Lund

One of the major areas of turbulence in the wake of deregulation in the Canadian aviation industry has been in the international charter market. In particular, the notable changes have occurred in the market served by carriers with jets of 85 seats or more. Text Table 1 shows the Canadian air carriers, aside from Wardair, which have focused their operations on the international charter market over the last decade. As is apparent, this market has been characterized by rapid entry and exit over the period from 1987 to 1991.

Text Table 1

International Charter Carriers (Jet Aircraft - 85 seats or more) (excluding Wardair)

Year/Année	1983	1984	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Charter Carrier/ Services d'affrètement								
Air Transat			x	x	x	x	x	x
Air 2000/Canada 3000			x	x	x	x	x	x
Crownair			x	x	x	x	x	x
Holidayair			x	x	x	x	x	x
Minerve			x	x	x	x	x	x
Nationair			x	x	x	x	x	x
Odyssey			x	x	x	x	x	x
Points of Call			x	x	x	x	x	x
Royal Air			x	x	x	x	x	x
Vacationair			x	x	x	x	x	x
Worldways	x	x	x	x	x	x	x	x

Wardair operated independently up to and during 1989, but by then had shifted much of its focus to scheduled services, including domestic scheduled operations. In 1983, the charter market was led by Wardair, which accounted for nearly half the passengers carried. Worldways was the other independent charter carrier, at the time accounting for less than 10% of the market.

Text Table 2 shows the remaining two groups of carriers which operated large jet aircraft in the international market.

Études spéciales

Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)

par R. Lund

Le marché des services d'affrètement internationaux a été l'une des principales composantes touchées par la déréglementation dans l'industrie du transport aérien au Canada. Plus particulièrement, les changements marquants sont survenus sur le marché desservi par les transporteurs qui exploitent des avions à réaction de 85 sièges ou plus. Le tableau explicatif 1 présente les compagnies aériennes canadiennes, à part Wardair, qui ont concentré leurs activités sur le marché des services d'affrètement internationaux au cours de la dernière décennie. Tel que mis en évidence, ce marché a été caractérisé par des entrées et des sorties rapides au cours de la période de 1987 à 1991.

Tableau explicatif 1

Compagnies de services d'affrètement internationaux (Avions à réaction de 85 sièges ou plus) (ce tableau n'inclut pas Wardair)

La compagnie Wardair a exploité ses services de façon autonome jusqu'en 1989 inclusivement, pour ensuite diriger la plus grande partie de ses activités vers les services réguliers, incluant les activités régulières intérieures. En 1983, Wardair dominait le marché des services d'affrètement et représentait près de la moitié du nombre de passagers transportés. Worldways, l'autre compagnie de services d'affrètement indépendante, possédait alors moins de 10 % du marché.

Le tableau explicatif 2 présente les deux autres groupes de transporteurs qui exploitaient de gros avions à réaction sur le marché des vols internationaux.

Text Table 2
Other Carriers in the International Market

Year/Année	1983	1987	1988	1989	1990	1991
Majors and Affiliates/Principaux transporteurs et sociétés affiliées						
Air BC						
Air Canada	x	x	x	x	x	x
Air Nova		x	x	x	x	x
Air Atlantic			x	x	x	x
Canadian Airlines International Ltd./ Lignes aériennes Canadian International	x	x	x	x	x	x
CP Air	x					
Nordair	x					
Northwest Territorial			x	x	x	x
Quebecair		x	x	x	x	x
Time Air		x	x	x	x	x
Year/Année	1983	1987	1988	1989	1990	1991
Independent Regionals/ Transporteurs régionaux indépendants						
Eastern Provincial	x					
First Air		x	x	x	x	x
Intair			x	x	x	x
Pacific Western	x					
Quebecair		x				

Air Canada and CP Air were both active in 1983, but taken together had no more of a presence than the regional scheduled air carriers, which included Eastern Provincial, Nordair (owned by Air Canada at the time), Pacific Western Airlines and Quebecair.

By 1987, the regional carriers, with the exception of Quebecair, had been merged to become Canadian Airlines International Ltd (CAIL). The new regional carriers which fed the scheduled networks of the major carriers offered some limited capacity in the international charter market. Quebecair became independent in late 1989, under the name Intair. First Air is the remaining regional carrier which has served this market steadily in the 1980's and 1990's.

Deregulation and the Entry Craze

Nationair and Air Transat began operations as independent charter carriers in 1984 and 1987 respectively. The real growth in the number of carriers in the charter group came in 1988, following deregulation, when eight new entrants appeared. In 1989, two more carriers reported operations, swelling the number to ten, although during 1989 some of the new entrants began going out of business. In addition to the carriers shown, there were also several near entrants, whose operations never got off the ground.

Tableau explicatif 2
Autres transporteurs sur le marché des vols internationaux

Les compagnies Air Canada et CP Air étaient actives en 1983, mais, ensemble, ne jouaient pas un rôle plus important que les transporteurs aériens réguliers régionaux dont faisaient partie Eastern Provincial, Nordair (qui appartenait alors à Air Canada), Pacific Western Airlines et Québecair.

En 1987, les transporteurs régionaux, à l'exception de Québecair, avaient été amalgamés pour former les Lignes aériennes Canadien International (LACI). Les nouveaux transporteurs régionaux qui alimentaient les réseaux de services réguliers des principaux transporteurs offraient une capacité restreinte sur le marché des vols d'affrètement internationaux. La compagnie Québecair est devenue indépendante à la fin de 1989 et a pris le nom d'Intair. First Air est le seul autre transporteur régional qui a continué de desservir ce marché dans les années 80 et 90.

Déréglementation et la ruée sur le marché

Nationair et Air Transat ont débuté leurs activités à titre de transporteurs d'affrètement indépendants en 1984 et en 1987 respectivement. La hausse réelle du nombre de transporteurs d'affrètement est survenue en 1988, suite à la déréglementation, avec l'arrivée de huit nouvelles compagnies sur le marché. En 1989, deux autres transporteurs sont venus s'ajouter au marché, portant ainsi leur nombre à dix. Toutefois, la même année, certaines compagnies nouvellement arrivées ont dû fermer leurs portes. On a observé par ailleurs plusieurs autres compagnies dont les activités n'ont pas démarré.

At the height of the entry craze, most carriers viewed Wardair's move toward scheduled operations as a sign that undercapacity in the international charter market would continue to grow. Tour operators noted a lack of available aircraft offered by the three major carriers as a reason to start their own charter air carrier operation. Also, the strong growth in the domestic economy and the increase in international air travel in the last half of the 1980's signalled to many that the time was right to get into the market.

Although the gross domestic product was still growing in 1989, the magnitude of this growth had begun to diminish. Consequently, analysts have noted that demand for international charter travel was dropping as well, but reduced fares among the vast number of competitors resulted in record levels of passenger revenue being generated at this time. In a period of about two years between early 1989 and late 1990, the number of carriers in the charter group dropped from 10 to three. In addition to economic conditions, an executive of one carrier which went out of business cited several key ingredients which were required for success, but not always in effect for the carriers which went out of business. Included in these were the need to be properly funded, to have several modern, fuel efficient aircraft available, and to be able to economise on the operation. Specific suggestions included ensuring that the number of seats available on the aircraft be kept at a maximum, given the aircraft type, and that profits in areas such as catering be maximized.

Text Table 3 shows the international charter operations broken down into three groups of air carriers, for the years 1983, and 1987 to 1991. First, Wardair is shown individually. Second, the charter group consists of both those carriers shown in Text Table 1, and the independent regionals, as shown in Text Table 2. Finally, the third group shows data for those carriers included in Text Table 2 as majors and affiliates.

Au plus fort de cette ruée sur le marché, la plupart des transporteurs considéraient la nouvelle orientation de Wardair vers les services réguliers comme une preuve que le manque de capacité sur le marché des services d'affrètement internationaux continuerait de croître. Les voyagistes ont trouvé que le manque d'aéronefs chez les trois principaux transporteurs leur fournissait une bonne raison de lancer leurs propres services d'affrètement. Par ailleurs, la forte croissance de l'économie du pays et l'accroissement des voyages aériens internationaux au cours de la deuxième moitié des années 80 ont convaincu nombre de personnes qu'il était temps d'entrer sur le marché.

Bien que le produit intérieur brut continuait de croître en 1989, le taux de croissance ralentissait. Aussi les analystes ont-ils constaté que la demande de services d'affrètement internationaux diminuait également. Toutefois, la baisse des tarifs à l'échelle des compétiteurs a amené des niveaux records de passagers payants. En près de deux ans, soit du début de 1989 et vers la fin de 1990, le nombre de transporteurs du groupe des affréteurs a chuté pour passer de dix à trois. Selon l'un des dirigeants d'une entreprise ayant fermé ses portes, la réussite repose sur nombre de facteurs clés sur lesquels les entreprises disparues n'ont pu compter, notamment de bonnes conditions économiques, un financement approprié, des aéronefs modernes, à faible consommation de carburant et la possibilité d'économiser sur les opérations. Il formule deux recommandations : s'assurer de toujours conserver le nombre maximal de sièges sur l'aéronef, vu le type d'aéronef, et maximiser les bénéfices tirés de services comme les services des approvisionnements.

Le tableau explicatif 3 présente une ventilation des services d'affrètement internationaux, selon trois groupes de transporteurs aériens, pour les années 1983 et 1987-1991. Tout d'abord, les données sur Wardair sont fournies séparément. Puis, on présente le groupe des affréteurs qui englobe les transporteurs qui figurent au tableau explicatif 1 et les transporteurs régionaux indépendants qui figurent au tableau explicatif 2. Enfin, on présente des données sur les transporteurs qui figurent au tableau explicatif 2 en tant que principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées.

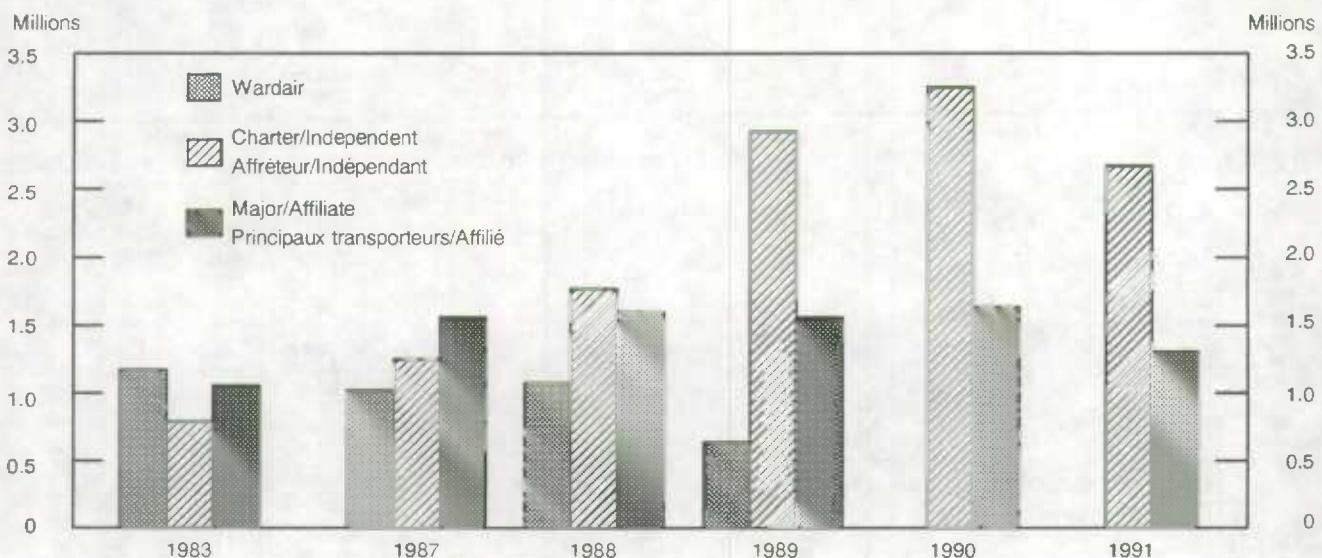
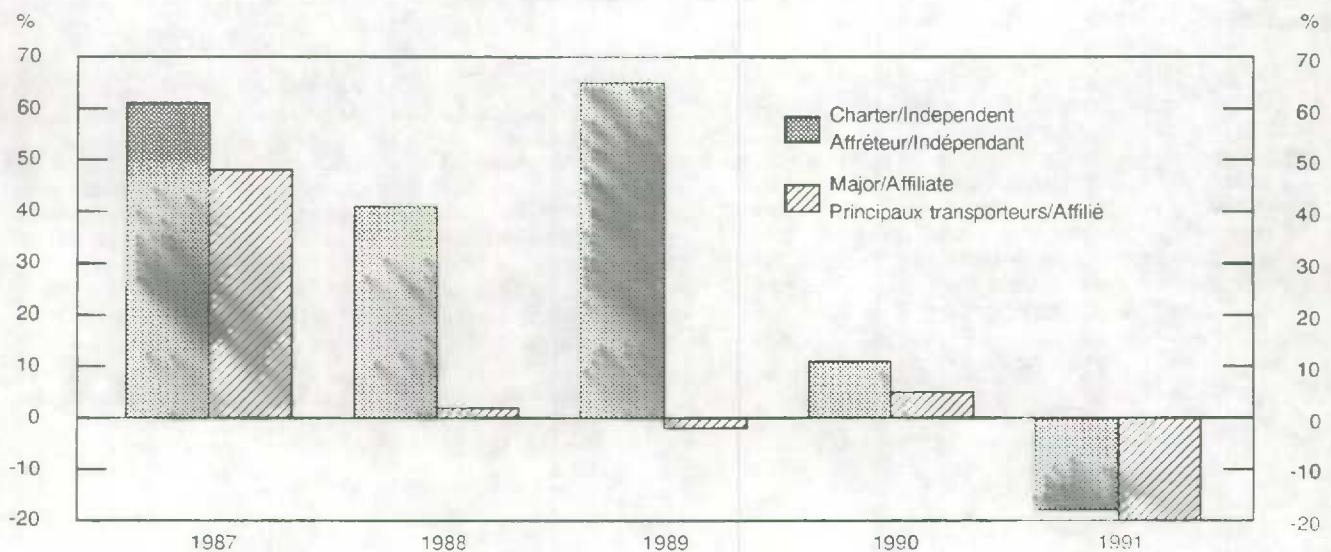
Text Table 3**International Charter Operations by Select Groups of Carriers**

Year/Année	Wardair	Charter Group and Independent Regionals/ Groupe des affréteurs et transporteurs régionaux indépendants	Majors and Affiliates/ Principaux transporteurs et associés affiliés	Total
		Passenger-kilometres Passagers-kilomètres ('000,000)		
1983	...	...	...	...
1987	...	...	...	...
1988	3,823	6,372	4,296	14,492
1989	2,300	10,724	4,194	17,218
1990	-	11,129	4,050	15,179
1991	-	10,379	3,239	13,618
Passenger-Revenue Recettes-Passagers (\$'000,000)				
1983	224	49	157	431
1987	170	211	211	592
1988	177	282	213	671
1989	99	460	208	768
1990	-	520	215	735
1991	-	481	188	669
Passengers Carried/ Passagers transportés				
1983	1,172,497	782,247	1,049,589	3,004,333
1987	1,025,037	1,259,287	1,555,791	3,840,115
1988	1,069,991	1,774,868	1,592,609	4,437,468
1989	640,756	2,930,877	1,556,383	5,128,016
1990	-	3,253,501	1,637,290	4,890,791
1991	-	2,663,586	1,307,565	3,971,151

Figure 1 shows the passenger data from Text Table 3. Figure 2 shows the percentage growth in passengers carried by the charter and independent group, and by the major and affiliate group. These are percentages changes compared to the previous year shown in Text Table 3. As can be seen in Figure 1, Wardair's international charter operations drop steadily between 1988 and 1990. In Figure 2, it is apparent that the lions share of the gains are made by the charter and independent group, while the majors and affiliate group carried a relatively consistent share of the passengers in this market.

Tableau explicatif 3**Services d'affrètement internationaux, selon certains groupes de transporteurs**

La figure 1 présente les données sur les passagers tirées du tableau explicatif 3. La figure 2 présente la croissance en pourcentage du nombre de passagers transportés selon le groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants, et selon le groupe des principaux transporteurs et de leurs sociétés affiliées. Ces pourcentages sont comparés à ceux de l'année précédente qui figurent au tableau explicatif 3. Comme le montre la figure 1, les activités de Wardair au niveau des affrètements ont chuté de 1988 à 1990. À la figure 2, il est évident que la part du lion revient au groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants; pour leur part, les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées ont conservé une part relativement stable du trafic de passagers sur ce marché.

Figure 1**Passenger Enplanements on International Charter Operations****Figure 1****Passagers embarqués sur les services d'affrètement internationaux****Figure 2****Passenger Enplanements
(percentage change from previous year shown)****Figure 2****Passagers embarqués
(pourcentage de variation par rapport à l'année précédente)**

Equipment Used by the Charter Group

As of the end of 1983, Wardair had the bulk of the charter capacity to offer this market, with four Boeing 747's, and three McDonnell Douglas DC10's. Worldways, the only carrier in the charter group, as shown in Text Table 1, used four DC8's and one Boeing 707. Between 1983 and January, 1990, this charter group grew from five aircraft, operated by one carrier, to 36 aircraft, operated by seven carriers.

Taking the two periods January, 1989 and January, 1990 together, the average number of aircraft per carrier is four. However, removing the larger carriers, Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000, and Odyssey, the remaining carriers only reported, on average, 1.5 aircraft per carrier.

The most common aircraft between January, 1984, and January, 1991, was the DC8, with the bulk of those being operated by Nationair, which was the largest carrier, in terms of number of aircraft operated, between the years 1987 and 1993. By 1992, as Nationair sold much of its DC8 fleet, the Boeing 757 took over as the most popular aircraft type.

Matériel exploité par le groupe des affréteurs

À la fin de 1983, Wardair possédait la plus forte capacité sur ce marché, soit quatre Boeing 747 et trois McDonnell Douglas DC10. Worldways, le seul transporteur dans le groupe des affréteurs (comme le montre le tableau explicatif 1), exploitait quatre DC8 et un Boeing 707. Entre 1983 et janvier 1990, ce groupe des affréteurs a augmenté pour passer de cinq aéronefs exploités par un transporteur, à 36 aéronefs exploités par sept transporteurs.

Si l'on examine les deux périodes que sont janvier 1989 et janvier 1990, on dénombre quatre aéronefs par transporteur. Toutefois, si l'on ne tient pas compte des grands transporteurs comme Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000 et Odyssey, les autres transporteurs déclarent chacun 1.5 aéronef.

Entre janvier 1984 et janvier 1991, le DC8 a été l'aéronef le plus exploité, principalement par Nationair qui s'est révélé le premier transporteur quant au nombre d'aéronefs exploités entre 1987 et 1993. En 1992, Nationair ayant vendu la plupart de ses DC8, le Boeing 757 est devenu le type d'aéronef le plus exploité.

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

	Air Canada Connectors	Canadian Partners	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers	998,420	779,934	4,171,948	2,909,649
Percentage change – Variation en pourcentage	% 1.7	-7.0	2.0	0.3
Market Share – Part du marché	% 13.5	10.6	56.5	39.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 444 543	353 029	7 531 550	6 478,135
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 1.3	-2.8	9.8	7.4
Market Share – Part du marché	% 3.1	2.5	52.8	45.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 950 051	766 465	11 022 290	9 183 245
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 4.7	-0.9	14.0	4.3
Market Share – Part du marché	% 4.6	3.7	53.4	44.3
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000 118,116	89,882	806,028	738,727
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 2.7	-5.7	4.3	4.6
Market Share – Part du marché	% 7.4	5.6	50.6	46.4
Hours Flown – Heures de vol	60,984	49,630	155,344	121,974
Percentage change – Variation en pourcentage	% 8.7	-8.4	10.2	-2.8
Market Share – Part du marché	% 18.3	14.9	46.7	36.7

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 1992, Ontario Express serviced the transborder routes which had been operated by Air Toronto as a feeder for Air Canada for most of 1991. Although this meant there was some structural growth in the CAI network, Ontario Express did reduce the number of transborder points served. By the third quarter of 1992, Inter-Canadien had been an affiliate in the CAI network for a complete year. In previous quarters of 1992, much of the growth of the CAI affiliate network had been due to the addition of Inter-Canadien to the network.

The Air Canada family (including the major carrier) experienced growth in all categories shown, over the third quarter of 1991, while the Canadian family reported increases in most categories. However, for the CAI family this was largely due to the major carrier, as the CAI affiliates reported decreases in all categories.

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

	Air Canada Connectors	Canadian Partners	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers – Passagers	998,420	779,934	4,171,948	2,909,649
Percentage change – Variation en pourcentage	% 1.7	-7.0	2.0	0.3
Market Share – Part du marché	% 13.5	10.6	56.5	39.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 444 543	353 029	7 531 550	6 478,135
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 1.3	-2.8	9.8	7.4
Market Share – Part du marché	% 3.1	2.5	52.8	45.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 950 051	766 465	11 022 290	9 183 245
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 4.7	-0.9	14.0	4.3
Market Share – Part du marché	% 4.6	3.7	53.4	44.3
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000 118,116	89,882	806,028	738,727
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 2.7	-5.7	4.3	4.6
Market Share – Part du marché	% 7.4	5.6	50.6	46.4
Hours Flown – Heures de vol	60,984	49,630	155,344	121,974
Percentage change – Variation en pourcentage	% 8.7	-8.4	10.2	-2.8
Market Share – Part du marché	% 18.3	14.9	46.7	36.7

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. En 1992, Ontario Express a desservi des 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 de 1991. Etant donné qu'il y avait un accroissement structurel de le réseau LACI, Ontario Express a réduit le nombre de points frontanériens desservis. Pendant le troisième trimestre de 1992, Inter-Canadien est devenu un affilié du réseau de LACI pour une année complète. Durant les trimestres précédents, l'accroissement générale est dû à la venue d'Inter-Canadien dans le réseau.

Le groupe Air Canada (qui inclut le transporteur principal) a connu une croissance dans toutes les catégories indiquées, par rapport au troisième trimestre de 1991, alors que le groupe de LACI a enregistré des augmentations dans la plupart des catégories. Cependant, cette augmentation pour le groupe LACI est dû au principal transporteur, son réseau d'affiliés ayant subi des diminutions dans toutes les catégories.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title

**Air Carrier Operations in Canada,
Quarterly, Bilingual**

**Aviation Statistics Centre –
Service Bulletin, Monthly, Bilingual**

**Air Carrier Traffic at Canadian Airports,
Quarterly, Bilingual**

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

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

**Canadian Civil Aviation,
Annual, Bilingual**

**Air Charter Statistics.
Annual, Bilingual**

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

Travel-Log

Domestic Travel (Canadian Travel Survey)

International Travel**Titre**

**Opérations des transporteurs aériens au Canada,
Trimestriel, Bilingue**

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

**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports
canadiens,
Trimestriel, Bilingue**

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

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

**Aviation civile canadienne,
Annuel, Bilingue**

**Statistique des affrètements aériens,
Annuel, Bilingue**

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

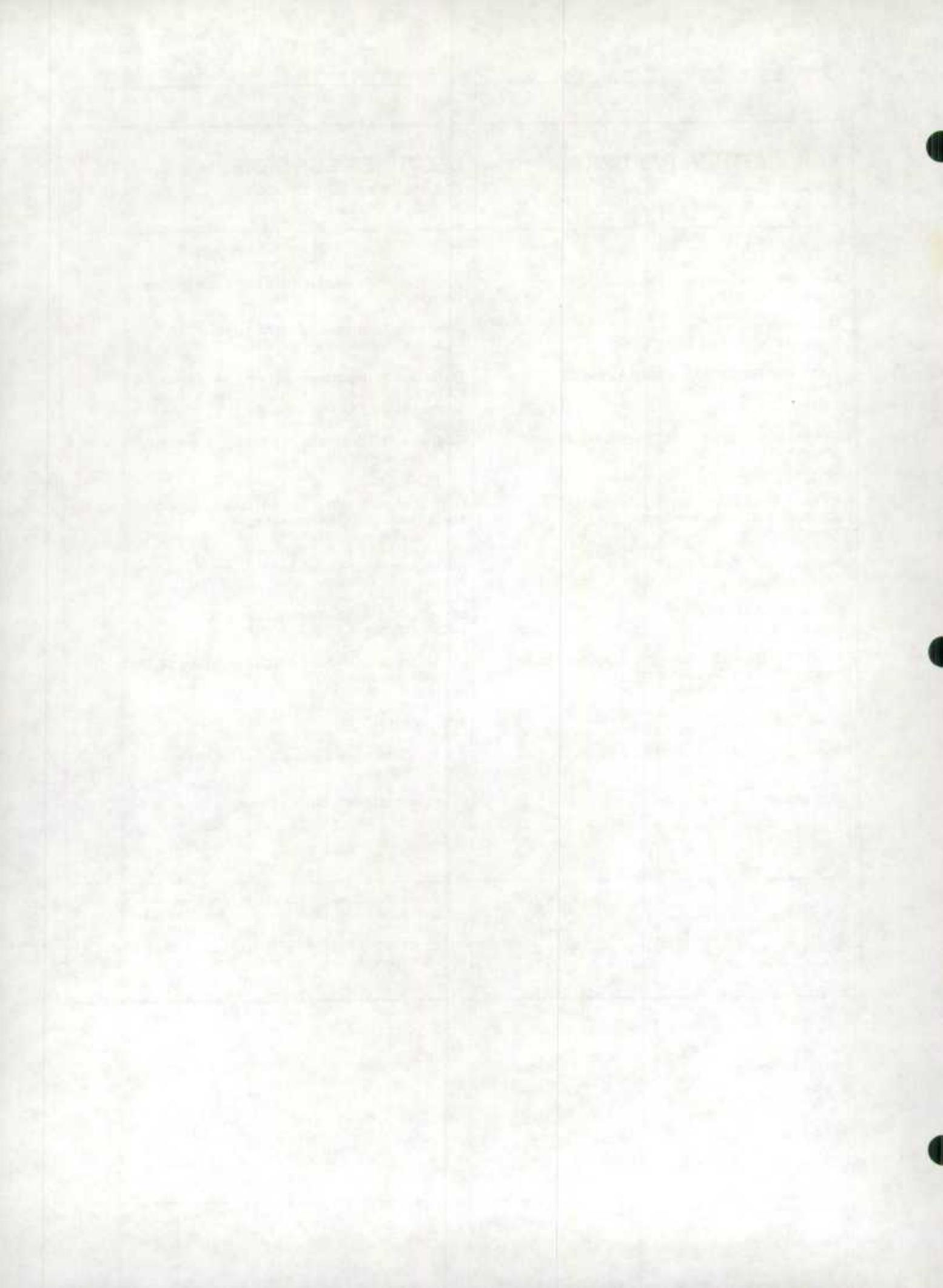
Info-voyages

**Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des
canadiens)**

Voyages internationaux

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,
July-September 1992

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1992

	\$	Total		Change Variation
		1991	1992	
		%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.109	0.105	-3.7
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.376	0.383	1.9
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.924	0.903	-2.3
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	38 995	42 849	9.9
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	106.42	105.98	...
Air BC Air Canada Canadian Trans Air				
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.290	0.097	0.106
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	3.070	0.388	0.356
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.861	0.836	0.910
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	38 038	41 258	45 315
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	119.03	103.86	107.31
				111.97

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
July-September 1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis.
Juillet-septembre 1992

		1991	1992	Change Variation
Population of Canada - Population du Canada	'000	27 033.6	27 445.0	1.5
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 353.0	12 223.0	-1.1
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	470 064	480 212	2.2
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 388.1	17 497.2	0.6
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	\$	..³	177.0	
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	150.5	156.2	3.8
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)	\$	..³	106.9	
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	1 148.0	1 231.0	7.2
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)	\$	180.3	179.2	-0.6
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	371.6	377.6	1.6
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		126.8	128.4	1.2
- Transportation - Transports		119.3	122.4	2.6
- Public transportation - Transport public		131.1	136.5	4.1
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	131.6	133.2	1.2
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		145.6	138.5	-4.9
- International travel - Voyages internationaux		118.3	115.4	-2.5
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		110.0	111.2	1.0
- Transport industry - Industrie du transport		100.1	99.8	-0.3
- Air transportation - Transport aérien		82.5	89.2	8.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	13.8	15.0	8.4

(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 July-September 1990, the per capita trip spending totalled \$190 and the average spending per trip, \$109. - 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 juillet-septembre 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$190 et les dépenses moyennes par voyage, \$109.

**Section 2
OPERATING STATISTICS**
**Table 2.1
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
July-September 1992**
**Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION**
**Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens, Juillet-septembre 1992**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1991	1992		1991	1992	
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	97	100	3.1	269	248	-7.8
Passengers – Passagers	8 735	8 878	1.6	8 888	8 987	1.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 152 663	155 830	2.1	159 258	162 837	2.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	17 910 514	19 502 385	8.9	17 950 129	19 531 006	8.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 791 051	1 950 239	8.9	1 795 013	1 953 101	8.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	405 821	376 496	-7.2	408 579	378 281	-7.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 196 872	2 326 735	5.9	2 203 592	2 331 382	5.8
Hours flown – Heures de vol	442	447	1.0	643	607	-5.6
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	7 280	7 372	1.3	7 324	7 385	0.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 114 736	121 294	5.7	115 442	121 717	5.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 148 118	14 265 916	8.5	13 154 783	14 269 027	8.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 314 812	1 426 592	8.5	1 315 478	1 426 903	8.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	352 184	358 454	1.8	352 304	358 526	1.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 666 996	1 785 046	7.1	1 667 783	1 785 428	7.1
Hours flown – Heures de vol	310	324	4.5	318	333	4.5
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 455	1 506	3.4	1 564	1 603	2.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 37 927	34 536	-8.9	43 815	41 120	-6.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	4 762 396	5 236 469	10.0	4 795 346	5 261 979	9.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	476 240	523 647	10.0	479 535	526 198	9.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	53 637	18 042	-66.4	56 275	19 755	-64.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	529 876	541 689	2.2	535 809	545 953	1.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	131	122	-6.9	188	166	-11.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	-93.9	136	108	-21.0
Hours flown: total – Heures de vol: total	132	122	-7.1	325	274	-15.6

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

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1992

Tableau 2.2

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

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		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	5 951	-2.2	1 132	0.5	1 904	13.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 110 263	6.5	15 236	5.5	37 338	-9.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	6 819 763	2.3	1 638 873	4.9	11 071 701	13.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers-tonnes-kilomètres	681 976	2.3	163 887	4.9	1 107 170	13.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises-tonnes-kilomètres	122 471	-6.0	31 088	-1.0	224 721	-8.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	804 448	1.0	194 975	3.9	1 331 891	9.2
Hours flown – Heures de vol	493	-0.6	42	-2.5	71	-6.3
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	5 289	-2.1	915	2.7	1 181	14.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 75 520	8.1	9 269	-6.5	36 928	3.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	6 027 438	1.2	1 185 322	8.6	7 055 598	15.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers-tonnes-kilomètres	602 744	1.2	118 532	8.6	705 560	15.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises-tonnes-kilomètres	109 163	-2.4	25 941	-3.4	223 421	4.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	711 907	0.6	144 473	6.2	928 981	12.7
Hours flown – Heures de vol	253	4.6	35	0.9	45	6.4
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	662	-3.7	217	-7.9	724	12.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 34 743	3.2	5 967	31.9	410	-92.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	792 325	12.1	453 551	-3.6	4 016 103	11.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers-tonnes-kilomètres	79 233	12.1	45 355	-3.6	401 610	11.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises-tonnes-kilomètres	13 308	-28.3	5 147	12.8	1 300	-96.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	92 541	3.7	50 502	-2.2	402 910	2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	136	-13.2	8	-15.5	23	1.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	105	-19.5	-	-	3	-50.4
Hours flown, total – Heures de vol, total	241	-16.1	8	-15.5	26	-10.5

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1992**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992**

	Total			Change Variation
			1991	
		'000	'000	
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		6 222	6 312	1.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	100 875	98 837	-2.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 959 517	14 051 751	8.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 295 952	1 405 175	8.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		343 096	347 150	1.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 639 048	1 752 325	6.9
Hours flown – Heures de vol		202	214	6.0
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		5 981	6 082	1.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	100 677	98 691	-2.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 373 691	13 508 296	9.2
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		17 407 279	19 152 541	10.0
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	71.08	70.53	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 237 369	1 350 830	9.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342 639	346 627	1.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 580 008	1 697 457	7.4
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 633 356	2 836 887	7.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	60.00	59.84	...
Hours flown – Heures de vol		194	207	6.9
Charter services – Services d'affrtement				
Passengers – Passagers		241	230	-4.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	197	147	-25.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		585 826	543 455	-7.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		58 583	54 345	-7.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		458	522	14.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		59 040	54 868	-7.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		8	7	-15.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		8	7	-15.4

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1992 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992 - fin

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000					
All services - Tous les services					
Passengers - Passagers		411	3 258	2 258	386
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 076	58 431	38 295	1 035
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		144 611	7 352 126	6 383 971	171 042
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		14 461	735 213	638 397	17 104
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		427	196 167	150 253	302
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		14 888	931 380	788 650	17 406
Hours flown - Heures de vol		23	96	76	18
Scheduled services - Services réguliers					
Passengers - Passagers		404	3 174	2 130	376
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 076	58 338	38 241	1 035
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		140 356	7 087 008	6 125 105	155 826
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		326 851	10 072 240	8 416 781	336 670
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	42.94	70.36	72.77	46.28
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		14 036	708 701	612 511	15 583
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		427	195 751	150 146	302
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		14 463	904 452	762 657	15 885
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		65 360	1 522 598	1 202 144	46 785
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	22.13	59.40	63.44	33.95
Hours flown - Heures de vol		23	94	72	17
Charter services - Services d'affrètement					
Passengers - Passagers		7	84	128	10
Goods carried - Marchandises transportées	kg	-	93	53	-
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 255	265 119	258 866	15 215
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		425	26 512	25 887	1 522
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		-	416	106	-
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		425	26 928	25 993	1 522
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		--	2	4	1
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		--	2	4	1

Table 2.4

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

Tableau 2.4

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

	1991 No. – Nbre	1992 No. – Nbre	Change Variation
			%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	60	-4.8
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	5 415	11 827	118.4
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	3	10	233.3
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 818	1 805	-0.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	375	138	-63.2
Quebec – Québec	20 043	7 376	-63.2
Ontario	9 571	2 434	-74.6
Manitoba	5 609	4 194	-25.2
Saskatchewan	2 605	433	-83.4
Alberta	17 150	12 773	-25.5
British Columbia – Colombie-Britannique	51 425	48 426	-5.8
Yukon	4 585	3 151	-31.3
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	12 769	13 769	7.8
Total	131 368	106 336	-19.1
International			
Total	6 575	3 264	-50.4
	137 943	109 600	-20.5

Section 3
FINANCIAL DATA
Table 3.1
**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-III, July-September 1992**
Section 3
DONNÉES FINANCIERES
Tableau 3.1
**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-III, Juillet-septembre 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 669 494	1 747 526	4.7
– Passengers – Passagers	1 520 329	1 590 025	4.6
– Goods – Marchandises	149 165	157 502	5.6
Charter services – Services d'affrètement	297 316	302 691	1.8
– Passengers – Passagers	280 984	283 189	0.8
– Goods – Marchandises	16 332	19 502	19.4
Other flying services – Autres services aériens	7 043	5 673	-19.5
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 010	2 246	122.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	66 593	54 946	-17.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 041 456	2 113 083	3.5
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 694	18 578	-5.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	673 300	714 764	6.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	212 065	196 935	-7.1
General services and administration – Services généraux et administration	923 734	964 745	4.4
Depreciation – Dépréciation	86 338	90 440	4.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 915 132	1 985 462	3.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation			
	126 324	127 620	1.0
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(7 642)	(5 356)	-29.9
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	19 415	11 803	-39.2
Interest expenses – Intérêts versés	99 105	102 958	3.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(1 281)	8 083	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(88 614)	(88 428)	-0.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt			
	37 710	39 193	3.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	42 696	10 316	-75.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(4 986)	28 877	...

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1992**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1992**

	Total		
	1991	1992	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 475 526	1 548 289	4.9
– Passengers – Passagers	1 346 817	1 415 603	5.1
– Goods – Marchandises	128 709	132 686	3.1
Charter services – Services d'affrètement	38 235	33 484	-12.4
– Passengers – Passagers	38 100	33 401	-12.3
– Goods – Marchandises	135	83	-38.7
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	49 464	41 079	-17.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 563 225	1 622 851	3.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	11 931	12 216	2.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	455 674	491 757	7.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	134 506	116 044	-13.7
General services and administration – Services généraux et administration	796 986	836 653	5.0
Depreciation – Dépréciation	69 793	74 588	6.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 468 890	1 531 258	4.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	94 335	91 593	-2.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(3 265)	(6 165)	88.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	18 231	10 985	-39.7
Interest expenses – Intérêts versés	83 856	89 481	6.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(923)	8 334	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(69 813)	(76 328)	9.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	24 522	15 265	-37.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	39 858	3 865	-90.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(15 335)	11 400	...

Table 3.2**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1992 – Concluded****Tableau 3.2****Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1992 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000				
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	41 988	763 879	702 296	40 125
– Passengers – Passagers	40 677	687 912	648 845	38 170
– Goods – Marchandises	1 312	75 967	53 452	1 956
Charter services – Services d'affrètement	608	14 663	15 522	2 691
– Passengers – Passagers	608	14 580	15 522	2 691
– Goods – Marchandises		83		
Other flying services – Autres services aériens				
Subsidies – Subventions d'exploitation				
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	273	18 685	19 226	2 895
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	42 869	797 226	737 044	45 712
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	833	8 566	2 694	122
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	12 635	241 689	223 145	14 288
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	5 996	66 788	36 728	6 532
General services and administration – Services généraux et administration	14 968	406 451	398 211	17 023
Depreciation – Dépréciation	1 585	44 095	26 051	2 856
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	36 017	767 589	686 829	40 823
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	6 852	29 637	50 215	4 888
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets		1 315	(7 481)	1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	70	10 337	448	130
Interest expenses – Intérêts versés	7 730	52 523	25 611	3 617
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets		(614)	7 548	1 400
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 660)	(41 486)	(25 096)	(2 086)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(808)	(11 849)	25 119	2 802
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(170)	2 411	315	1 309
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(638)	(14 260)	24 804	1 493

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA
Table 4.1
Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 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, Juillet-septembre 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	6 101	6 157	0.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	122 428	125 923	2.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 822	7 926	1.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	65 444	71 064	8.6
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 198	3 152	-1.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	30 298	32 223	6.4
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 038	8 500	-6.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	97 820	92 526	-5.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 592	15 542	-6.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	147 218	145 772	-1.0
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 477	6 124	-5.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	63 057	60 017	-4.8
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	49 228	47 401	-3.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	526 266	527 525	0.2
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 138 125	1 159 686	1.9
Cost – Coût	\$ '000	291 692	311 991	7.0
Gasoline – Essence	L '000	9 061	10 563	16.6
Cost – Coût	\$ '000	5 655	6 436	13.8
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	225	184	-18.5
Cost – Coût	\$ '000	1 588	1 197	-24.6
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	101	89	-11.6
Cost – Coût	\$ '000	255	220	-14.0

Table 4.2**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1992****Tableau 4.2****Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1992**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 447	283	1 613	1 288	263
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	93 174	3 906	45 005	41 091	3 172
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 199	203	3 137	2 636	223
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	61 326	1 683	29 268	29 193	1 182
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 255	76	155	921	103
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	16 141	728	3 958	10 602	851
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 778	246	2 866	3 428	238
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	76 040	2 540	34 236	37 389	1 875
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 292	305	7 222	6 433	332
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	137 251	2 207	75 390	57 934	1 720
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 903	14	4 330	1 559	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	58 755	153	45 143	13 459	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	37 874	1 127	19 323	16 265	1 159
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	442 685	11 218	233 000	189 668	8 800
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	882 289	18 872	467 846	375 196	20 375
Cost – Coût	\$ '000	230 872	5 817	119 077	99 698	6 281
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	85	4	26	51	3
Cost – Coût	\$ '000	463	29	148	265	21
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In the third 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 138.5, down 4.9% from the third quarter of 1991. A 2.5% fall in the discount fare index, from 135.5 to 132.1, added to a 5.6% decrease in the economy fare index¹, from 153.6 to 145.0, largely explained this decrease. This is the third 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 5.8% drop in the South was greater than the 1.5% northern decrease. In contrast, while the southern discount fare index fell by 2.7% over the previous year, the northern discount fare index increased by 5.4%, the first increase after three consecutive decreases relative to the previous year.

In international markets, the air fare index fell by 2.5%, from 118.3 to 115.4. This was the result of a 4.2% decrease in the international discount fare index, offset by a 4.1% increase in the economy fare index.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the third quarter of 1992, 69.3% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 1.9 percentage points compared to the same quarter a year earlier. This was the first quarterly decrease after nine consecutive quarterly increases. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 74.0%, down from 76.6% in 1991.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded a decreased utilization of discounted air fares during the third quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 70.2% of the traffic during the third quarter of 1992, down from 72.4% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 2.8 percentage points (77.5% to 74.7%) during this period. In contrast, for northern services, 53.0% of passenger traffic (representing 56.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the third quarter of 1991, the corresponding figures were 50.4% for passengers and 53.9% for passenger-kilometres.

¹ includes business class fares.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du troisième 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 138.5, en baisse de 4.9% par rapport au troisième trimestre de 1991. Une diminution de 2.5% dans l'indice des tarifs réduits, de 135.5 à 132.1, ajoutée à une diminution de 5.6% dans l'indice des tarifs économiques¹, de 153.6 à 145.0 expliquent fortement cette diminution. C'est le troisième trimestre consécutif 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 (désréglementé) ainsi que pour le secteur nord (réglementé). La baisse de 5.8% dans le secteur sud a excédé la baisse de 1.5% dans le secteur nord. Par comparaison, alors que l'indice des tarifs réduits dans le Sud a diminué de 2.7% par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs réduits dans le Nord a augmenté de 5.4%, la première augmentation après trois baisses consécutives par rapport à l'année précédente.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens a diminué de 2.5%, de 118.3 à 115.4. Ceci était le résultat d'une diminution de 4.2% dans l'indice des tarifs réduits internationaux, contrebalancé par une augmentation de 4.1% dans l'indice des tarifs économiques.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1992, 69.3% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 1.9 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la première baisse trimestrielle après neuf hausses trimestrielles consécutives. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 76.6% en 1991 à 74.0% en 1992.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont tous les deux enregistré une utilisation réduite des tarifs aériens réduits au cours du troisième trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 70.2% du trafic au cours du troisième trimestre de 1992, une diminution par rapport à 72.4% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 2.8 points de pourcentage (77.5% à 74.7%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 53.0% du trafic de passagers (représentant 56.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 50.4% et 53.9%, respectivement au cours du troisième 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, July-September 1992

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire			
		All fares	Economy fare	Discounted fare	
		Tous les tarifs	Tarif économique	(1986 = 100.0)	
Domestic - Intérieur	1991 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	
	III	138.5	145.0	132.1	
Southern services - Services secteur sud	1991 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	
	III	138.9	144.8	132.2	
Northern services - Services secteur nord	1991 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	
	III	132.8	147.0	130.2	
International	1991 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	
	III	115.4	137.1	111.7	

Figure 5.1

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

Tableau 5.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Juillet-septembre 1992

Figure 5.1

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

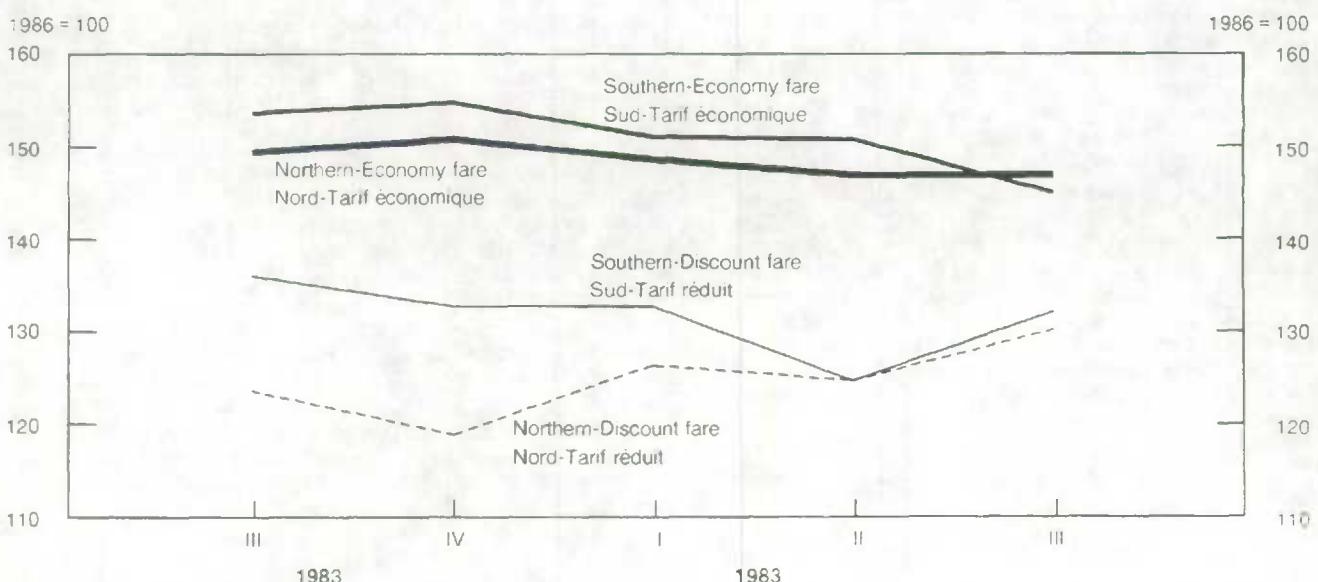


Table 5.2

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

Tableau 5.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 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*	3.2	4.3	20.7	20.8	71.2	69.3	4.7	5.5
Southern services – Services secteur sud	0.2	–	3.4	4.6	19.2	19.4	72.4	70.2	4.9	5.7
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	–	1.8	3.3	28.0	27.4	65.8	64.5	4.4	4.8
Long-Haul – Long-courrier	0.3	–	4.7	5.6	11.8	13.2	77.9	74.7	5.3	6.4
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.4*	0.5*	47.8	45.7	50.4	53.0	1.4	0.8
International	0.5	0.2	5.3	4.7	6.2	9.6	79.3	75.1	8.8	10.3

Table 5.3

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

Tableau 5.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Juillet-septembre 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	0.3	–	4.9	5.5	13.1	14.1	76.6	74.0	5.1	6.2
Southern services – Services secteur sud	0.3	–	5.0	5.7	11.9	13.1	77.5	74.7	5.2	6.4
Short-Haul – Court-courrier	0.1*	0.1*	2.2	3.7	25.5	25.2	68.1	66.1	4.0	5.0
Long-Haul – Long-courrier	0.4	–	5.5	6.1	9.5	11.1	79.1	76.1	5.4	6.6
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.6*	0.5*	44.3	42.4	53.9	56.4	1.2	0.7
International	0.6	0.3	6.6	5.5	4.6	5.5	80.5	78.8	7.7	9.8

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

Table 5.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, July-September 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, Juillet-septembre 1992

Province and territory of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1991	1992	1991	1992	1991	1992
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	-	4.5	3.7	22.8	25.6	69.6	67.0	2.9	3.7
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	-	-	3.7	4.5	16.1	19.3	75.6	71.2	4.4	5.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	-	2.6	5.3	24.3	19.9	68.1	67.7	4.7	7.1
Ontario	0.3	0.1*	3.9	5.6	16.6	16.0	74.2	71.6	5.0	8.7
Manitoba	0.1*	-	3.0	4.2	19.8	21.5	72.2	68.3	4.9	5.9
Saskatchewan	-	-	1.8	3.1	16.4	22.9	76.3	69.8	5.4	4.1
Alberta	0.2	-	3.5	3.6	23.6	24.2	68.8	68.0	4.0	4.1
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.2	-	2.6	3.1	23.7	24.5	68.6	67.7	4.8	4.6
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	3.2	4.3	20.7	20.8	71.2	69.3	4.7	5.5

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

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

It should be noted that approximately 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 third quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 74.7% of passenger volume and 76.1% of passenger-kilometres; this compared with 64.5% 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 troisième trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 74,7% du volume de passagers et 76,1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 64,5% et 66,1%.

Table 5.5

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

Tableau 5.5

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

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre							
	1991	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	295	256	-13.1	–	–	2.9	2.6	24.5	26.7	68.9	67.1	3.7	3.4
Edmonton ¹	98	82	-16.9	–	–	0.5*	0.7*	49.0	50.3	48.5	47.7	2.0*	1.3
Halifax	–	x	...	–	x	–	x	–	x	–	x	–	x
Montreal ²	201	191	-5.2	0.3*	–	2.0	5.5	25.0	19.6	68.4	68.0	4.3	6.9
Ottawa	115	114	-0.5	0.3*	0.2*	2.7	5.8	30.7	24.6	61.3	61.5	5.0	8.0*
Regina	36	31	-13.6	–	–	0.5*	2.0*	21.4	34.0	73.3	61.3	4.8	2.7*
Saskatoon	33	28	-14.7	–	–	0.9*	–	19.3	35.9	73.7	61.5	6.0	2.1*
Toronto	323	309	-4.4	0.2*	–	2.0	5.1	25.8	21.4	67.5	66.7	4.4	6.8
Vancouver	323	296	-8.2	–	–	1.9	2.5	27.3	28.1	66.0	65.1	4.7	4.3
Winnipeg	27	26	-3.6	–	–	1.1*	1.5*	38.2	48.2	57.2	47.9	3.5*	2.5*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	175	173	-1.2	0.4*	–	6.4	6.5	9.8	11.1	78.3	76.4	5.1	6.0
Edmonton ¹	173	167	-3.6	0.2*	–	3.9	4.2	15.9	16.8	75.3	74.0	4.7	5.0
Halifax	167	156	-6.8	–	–	3.7	4.5	16.1	19.3	75.6	71.2	4.4	5.0
Montréal ²	98	94	-3.6	–	–	4.4	5.5	18.0	16.8	71.6	69.9	5.7	7.8
Ottawa	72	83	16.6	0.1*	–	6.3	6.7	16.7	15.8	72.2	71.2	4.7*	6.2
Regina	32	29	-7.8	–	–	2.9*	5.7*	9.7	10.1	82.3	78.3	5.0*	5.9
Saskatoon	35	30	-13.8	–	–	3.3*	4.4*	9.9	10.7	80.3	78.8	6.5*	6.1*
Toronto	698	676	-3.1	0.4	0.1*	4.9	5.9	9.5	11.6	80.1	76.0	5.2	6.5
Vancouver	370	368	-0.6	0.4	–	5.4	5.7	10.7	12.3	77.7	74.9	5.8	6.7
Winnipeg	170	152	-10.4	–	–	3.5	4.9	14.8	14.6	76.2	73.6	5.3	6.8

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

² Includes Montreal 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 third quarter of 1992, the use of discount fares in the international sector decreased by 4.2 percentage points from 1991, to a level of 75.1%. This was still a greater utilization of discount fares than the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. It was, however, becoming very similar to the percentage of discount passengers on long-haul domestic flights. In terms of international passenger-kilometres, 78.8% were discount, down from 80.5% in 1991.

Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international a diminué de 4.2 points de pourcentage par rapport à 1991, pour s'établir à 75.1%. L'utilisation des tarifs réduits restait toutefois plus répandue que dans le secteur intérieur, trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarif réduit. L'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international est cependant devenue très similaire à l'utilisation des tarifs réduits sur les vols intérieurs long-courriers. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits s'établissait à 78.8%, soit une baisse par rapport à 80.5% en 1991.

Table 5.6

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

Tableau 5.6

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

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire											
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)												
Calgary	-	...	217.2	5.5	150.0	-0.4	107.0	4.8	75.0	3.8		
Edmonton ¹	-	...	143.0*	22.7	131.2	1.7	85.6	0.5	59.8	83.3		
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...		
Montréal ²	-	...	217.7	10.4	171.7	-7.0	124.1	6.8	75.6	-5.2		
Ottawa	197.0*	-5.4	182.7	11.2	150.1	-3.7	105.2	10.4	69.4*	0.8		
Regina	-	...	175.0*	-6.4	187.0	5.0	110.6	-5.1	76.8*	64.6		
Saskatoon	-	...	x	...	182.3	4.3	102.1	-10.5	77.3*	79.0		
Toronto	-	...	211.0	13.1	165.1	-6.8	119.5	7.0	74.5	-4.7		
Vancouver	-	...	216.0	4.3	153.7	-3.3	95.3	11.5	69.9	60.2		
Winnipeg	-	...	205.7	-0.5	222.3	0.2	110.2	-12.0	99.8*	30.2		
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	-	...	587.0	2.4	367.3	-15.5	207.7	-6.6	188.3	-6.9		
Edmonton ¹	-	...	475.6	-1.6	315.7	-4.2	176.5	-2.0	162.6	-3.4		
Halifax	-	...	328.1	7.5	226.9	-13.2	139.7	-1.1	125.6	0.4		
Montréal ²	-	...	573.2	-7.9	361.3	-3.6	213.9	-7.4	187.6	-18.8		
Ottawa	-	...	539.7	-2.9	349.9	-9.8	201.7	-3.4	211.9	-0.9		
Regina	-	...	453.1*	1.9	351.9	-10.1	175.3	-5.2	148.0	-1.0		
Saskatoon	-	...	449.6*	3.7	333.1	-14.3	173.7	-1.1	140.5*	0.9		
Toronto	617.5*	-15.7	545.7	-0.7	327.2	-15.6	190.7	-7.0	170.2	-7.5		
Vancouver	-	...	641.6	5.2	356.4	-10.1	209.7	-5.9	189.1	-8.1		
Winnipeg	-	...	395.0	2.3	322.5	-4.6	159.1	-1.1	134.0	-4.6		

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'.

Provincial Synopsis

During the third 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 67.0% for Newfoundland to 71.6% for Ontario (see Table 5.4). All provinces were very near to the national average of 69.3%.

Sommaire provincial

Au cours du troisième 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 67,0% à Terre-Neuve et à 71,6% en Ontario (voir tableau 5.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 69,3%.

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

The decrease in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting decreases. The largest decreases were in Saskatchewan (6.5 percentage points) and Nova Scotia (4.4 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a decreasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in most of the selected cities during the third 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 decreased in eight of the selected Canadian cities². The largest losses were 12.2 percentage points in Saskatoon and 12.0 percentage points in Regina. The only increase during this period was 0.2 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all ten out of the ten cities of enplanement posted losses. The decreases ranged from 4.4 percentage points in Halifax to 1.0 point in Ottawa. In nine of the ten cities the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Saskatoon (78.8%) ranked first, followed by Regina (78.3%).

For long-haul business class fares, the leading cities were Ottawa (6.7%) and Calgary (6.5%). All ten cities recorded increases in the use of business class fares.

Average Fares

During the third quarter of 1992, the average domestic air fare reported by the major Canadian carriers was virtually unchanged from last year.

According to the fare basis data, during the third quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by passengers on all domestic city-pairs was \$179, almost identical to the \$180 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$378, an increase of 1.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

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

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

La diminution de l'utilisation diminue des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, celles-ci ayant toutes enregistrées des baisses. Les baisses les plus fortes s'observent en Saskatchewan (6.5 points de pourcentage) et en Nouvelle-Écosse (4.4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une baisse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du troisième 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 diminué dans huit des villes canadiennes choisies². Les baisses les plus fortes ont été observées à Saskatoon (12.2 points de pourcentage) et Regina (12.0 points de pourcentage). Au cours de cette période, la seule hausse a été observée à Ottawa, soit de 0.2 point de pourcentage.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), l'ensemble des dix villes d'embarquement ont enregistré des baisses. Les baisses variaient entre 4.4 points de pourcentage à Halifax et 1.0 point de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70.0% dans neuf des dix villes: Saskatoon (78.8%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (78.3%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Ottawa (6.7%) et Calgary (6.5%). Toutes les villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1992, le tarif aérien moyen intérieur déclaré par les principaux transporteurs canadiens est demeuré pratiquement inchangé par rapport à l'année dernière.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du troisième trimestre de 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$179, soit à peu près le même que le tarif moyen de \$180 déclaré au cours du trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à \$378, soit une hausse de 1.6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

² A cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$197 in Toronto to a low of \$167 in Saskatoon. The national average domestic fare was also exceeded in Vancouver (\$190) and Winnipeg (\$189). Fares decreased relative to a year ago in four of the ten selected cities, with decreases ranging from -4.0% in Toronto to -0.4% in Winnipeg.

During the third quarter of 1992, for long-haul services, business class fares decreased in four of the ten selected cities, while economy class fares decreased in all ten. For short-haul trips, two cities posted decreases for business class fares, while economy fares decreased in five cities² (see Table 5.6). This table also shows that average discount fares fell in all cities² for long-haul trips. Montréal registered the most notable decrease (-7.4%) for long-haul trips. Winnipeg (-12.0%) posted the largest decrease for short-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. The highest economy class average fare for short-haul trips was \$222 in Winnipeg, while a high of \$368 for long-haul trips was recorded in Calgary.

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

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$197 à Toronto et \$167 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver (\$190) et à Winnipeg (\$189). Les tarifs ont diminué dans quatre des dix villes choisies par rapport à l'année précédente, les pertes oscillant entre -4,0% à Toronto et -0,4% à Winnipeg.

Au cours du troisième trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires ont diminué dans quatre des dix villes choisies, alors que les tarifs de la classe économique ont diminué dans toutes les villes. Pour les services court-courriers, deux villes ont enregistré des baisses pour les tarifs de la classe affaires; les tarifs économiques ont diminué dans cinq villes² (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont diminué dans toutes les villes² pour les services long-courriers. Montréal a enregistré la plus forte baisse (-7,4%) pour les services long-courriers. Winnipeg (-12,0%) a enregistré la baisse la plus forte pour les services court-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary et à Montréal que les tarifs des vols réguliers intérieurs d'affaires 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. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (\$222), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (\$368).

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

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 avisen le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

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

Coverage/Survey Universe

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

Survey Methodology

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

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

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

Enquête sur la base tarifaire

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

Couverture/univers de l'enquête

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

Méthodes d'enquête

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

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

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

Data Quality and Limitations

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

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

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

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

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

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

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

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

Qualité des données et restrictions

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

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

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

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

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

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

Factors Which May Have Influenced The Data

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

	1991	1992	% Change Variation %	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	23	20	-13.0	Niveau II
Level III	70	76	8.6	Niveau III
Level IV	172	148	-14.0	Niveau IV
Total	269	248	-7.8	Total

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 1 and Level IV - 11.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) In the second quarter of 1991, Intair began operating exclusively as a charter operator. In May 1991, Inter-Canadian Inc. was formed when PWA's regional carrier, Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec.
- f) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code-sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.
- g) In the first quarter of 1992, AirBC revised their definitions of the various employment categories.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

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

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

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

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

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

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

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

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

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

Terms Related to Fare Basis Data

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

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

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

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

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

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

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

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

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

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

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

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
 Jean Talon Building, 12th Floor
 Tunney's Pasture
 Ottawa, Ontario
 K1A 0T6

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

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

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

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

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

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

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

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

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

March 1991

Mars 1991

PICK A TOPIC ... ANY TOPIC

The *1993 Statistics Canada Catalogue* is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the *Catalogue* will point you in the right direction.

From the most popular topics of the day - like employment, income, trade, and education - to specific research studies - like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas - you'll find it all here.

... the 1993 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings ...

The *Catalogue* puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title - even periodical articles are indexed.

There's also a separate index for all our electronic products.

Statistics Canada
Catalogue
1993



The *Catalogue* has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 200 new titles, plus succinct abstracts of the over 900 titles and 7 map series already produced;
- newly released 1991 Census products;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;
- tabs to each section - so you can immediately flip to the information you need.

... time and time again

To make sure that the *Catalogue* stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today - you'll be lost without it.



CHOISISSEZ UN SUJET ... N'IMPORTE LEQUEL

Le *Catalogue de Statistique Canada 1993* est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada

Peu importe ce que vous voulez savoir, le *Catalogue* vous mettra sur la bonne piste.

Des sujets actuels les plus populaires

- comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation - à des études de recherche spécialisées - comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines - vous trouverez tout dans ce document.

... le Catalogue de Statistique Canada 1993 vous aidera à vous orienter ...

Le *Catalogue* vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre - les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

CATALOGUE DE STATISTIQUE CANADA 1993

Seulement 13,95 \$ au Canada (17 \$ US aux États-Unis et 20 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° de catalogue: H-204E.

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

Télécopieur : (613) 951-1584
Appels sans frais : 1-800-267-6677
Ou contactez le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).

Le *Catalogue* a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

- descriptions de plus de 200 nouveaux titres et courts résumés des 900 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- produits du Recensement de 1991 récemment publiés;
- un guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;
- système d'onglets pour chaque section - pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.



... maintes et maintes fois

Pour garantir que le *Catalogue* puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçu pour éviter les dos cassés, les bords abimés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui - vous ne pourrez plus vous passer de lui.

1993 STATISTICS CANADA CATALOGUE

Only \$13.95 in Canada (\$17 in the U.S. and \$20 in other countries). Order Cat. no. H-204E.

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

Fax: (613) 951-1584
Call toll-free: 1-800-267-6677
Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.



Catalogue de Statistique Canada 1993



Canada



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

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

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

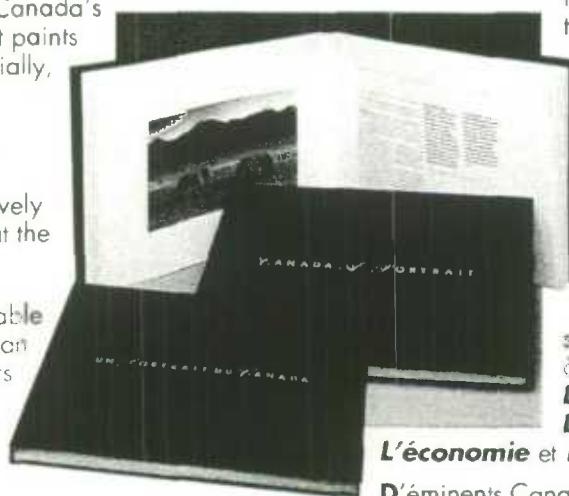
Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: ***This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.***

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, ***Un portrait du Canada*** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

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

THE COMPLETE PICTURE ON
SURFACE AND MARINE

REPORTON

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

RAPPORT

MARITIME ET TERRESTRE

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

L a 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.