



Catalogue 51-002 Quarterly

# Air Carrier Operations in Canada

October-December 1992



Years of Ans  
Excellence d'excellence

Catalogue 51-002 Trimestriel

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1992



# Aviation



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada

## Data in Many Forms . . .

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

## How to Obtain More Information

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

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

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8285) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

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

Newfoundland, Labrador,	
Nova Scotia, New Brunswick	
and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta	
and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the	
Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll Free Order Only Line (Canada	
and United States)	1-800-267-6677

## How to Order Publications

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

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto  
Credit card only (973-8018)

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingué et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

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

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

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

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador,	
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta	
et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour	
les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander	
seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

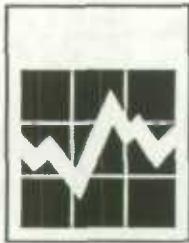
## Comment commander les publications

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

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto  
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre



# Air Carrier Operations in Canada

October-December 1992

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

October 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. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

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

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 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 du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Octobre 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° 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

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

## Note de reconnaissance

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

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

## Conversion Factors

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

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

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di 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-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di 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**

	<b>Page</b>		<b>Page</b>
<b>Highlights</b>	v	<b>Faits saillants</b>	v
<b>Introduction</b>	vii	<b>Introduction</b>	vii
<b>Special Articles</b>	viii	<b>Études spéciales</b>	viii
 <b>SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW</b>			
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
 <b>SECTION 2 OPERATING STATISTICS</b>			
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
 <b>SECTION 3 FINANCIAL DATA</b>			
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
 <b>SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA</b>			
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12
 <b>SECTION I REVUE DU TRIMESTRE</b>			
 <b>SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION</b>			
 <b>SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES</b>			
 <b>SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT</b>			

**Table des matières**

**Table of Contents – Concluded**

	Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
<b>Notes to Users</b>	
<b>Methodology and Data Limitations</b>	21
<b>Factors Which May Have Influenced the Data</b>	25
<b>Glossary</b>	26

**Table des matières – fin**

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

## Highlights

### Operating Statistics

- After two quarters in which Canadian air carriers reported substantial increases (8% and 13%) in scheduled passenger-kilometres, a decrease of 3% was reported in the fourth quarter of 1992. Although there was growth in most quarters of 1992, the overall growth did not nearly equal the decreases in 1991. In 1991, passenger-kilometres decreased in each quarter, by up to 19%.
- Available seat-kilometres increased over the same quarter of 1991 for the third consecutive time. As a result, the passenger load factor (passenger-kilometres divided by available seat-kilometres) dropped from 62% in the fourth quarter of 1991, to 59% in the fourth quarter of 1992. Both Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported increased available seat-kilometres. Air Canada reported a 4% increase while CAIL's capacity rose by 6%. In the previous two quarters, Air Canada increased their capacity 15%, while CAIL had only a 2% increase. In the second quarter of 1992, Air Canada added three Boeing 747's to their fleet which had been parked previously.
- In contrast to the major carriers (Air Canada and CAIL), the affiliate networks reduced their available seat-kilometres as demand fell in the fourth quarter of 1992. Available seat-kilometres reported by both the Air Canada Connectors and the CAIL Partners fell by 2%, while passenger-kilometres decreased by 3% and 5%, respectively.
- This marks the second consecutive quarter that the output (passenger-kilometres) of the affiliate networks has fallen, in a year to year comparison. Until the third quarter of 1992, the output of the affiliates had never decreased, since their formation in 1988. When demand was low in the past, the affiliates generated growth, either through the acquisition of routes from the major carriers, or through the addition of new carriers to the networks.

### Financial Data

- The ratio of operating expenses to operating revenue showed a marked improvement in the fourth quarter of 1992, as Canadian air carriers continued to reduce their operating costs. The ratio stood at 1.08, compared to 1.12 in the fourth quarters of the two previous years. This was the

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Durant le quatrième trimestre de 1992, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une diminution de 3% des passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers. Cette baisse fait suite à des augmentations substantielles (8% et 13%) réalisées au cours des deux trimestres précédents. Bien qu'il y ait eu des hausses dans la plupart des trimestres de 1992, la croissance générale fut inférieure aux diminutions enregistrées en 1991. En 1991, le nombre de passagers-kilomètres a diminué à chaque trimestre; la baisse trimestrielle maximale observée a été de 19%.
- Les sièges-kilomètres disponibles ont subi une hausse par rapport au même trimestre de 1991 pour la troisième fois consécutive. Suite à cette augmentation, le coefficient de remplissage (passagers-kilomètres divisés par sièges-kilomètres disponibles) a chuté de 62% durant le quatrième trimestre de 1991 à 59% au même trimestre de 1992. Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée (LACI) ont déclaré un plus grand nombre de sièges-kilomètres disponibles. Air Canada a déclaré une hausse de 4%, alors que la capacité de LACI s'est accrue de 6%. Au cours des deux trimestres précédents, la capacité d'Air Canada s'est accrue de 15% comparativement à seulement 2% pour LACI. Durant le deuxième trimestre de 1992, Air Canada a ajouté trois Boeing 747 à son parc aérien, lesquels appareils étaient précédemment stationnés.
- Au cours du quatrième trimestre de 1992, contrairement aux principaux transporteurs (Air Canada et LACI), les réseaux de transporteurs affiliés ont réduit leurs sièges-kilomètres disponibles, due à une baisse de la demande. Le nombre de sièges-kilomètres disponibles a baissé de 2% pour chacun des affiliés d'Air Canada et des partenaires de LACI, tandis que le nombre de passagers-kilomètres a diminué de 3% et 5% respectivement.
- On a ainsi observé, pour le deuxième trimestre consécutif, que les réseaux des affiliés ont affiché une baisse des passagers-kilomètres sur la base d'une année à l'autre. Jusqu'au troisième trimestre de 1992, le nombre de passagers-kilomètres des affiliés n'avait jamais connu de diminutions depuis leur formation en 1988. Dans le passé, lorsqu'il y avait une faiblesse dans la demande, les affiliés ont continué à progresser soit par l'acquisition de routes des principaux transporteurs ou soit par l'ajout de nouveaux transporteurs dans les réseaux.

### Données financières

- Le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par recettes d'exploitation), a montré une nette amélioration pendant le quatrième trimestre de 1992, suite à la réduction soutenue des dépenses d'exploitation des transporteurs aériens canadiens. Ce ratio s'établissait à 1,08 comparé à 1,12 pendant les quatrièmes trimestres

first time since deregulation (1988) that this ratio showed substantial improvement over the same quarter of a previous year.

- The operating loss reported by Canadian air carriers dropped 33% to its lowest fourth quarter level (\$135 million) since 1989. The worst fourth quarter operating loss was \$223 million in 1990.
- The net loss for the fourth quarter was \$469 million. Although this was the worst quarterly loss ever by Canadian air carriers, it was largely the result of two factors. CAIIL incurred \$199 million in restructuring costs. Also, on before tax losses of \$474 million, Canadian air carriers only claimed \$5 million in tax refunds in the fourth quarter of 1992. In the same quarter of 1991, they claimed \$66 million in refunds on before tax losses of \$262 million.

#### Fare Basis Data

- During the fourth quarter of 1992, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 66% in 1991. In international markets, three out of every four scheduled passengers (75%) flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in the fourth quarter of 1992 was widespread among the provinces, all but Ontario posting increases. Saskatchewan and Newfoundland posted the largest gains with increases of about 6 percentage points each compared to the same period in 1991.
- During the fourth quarter of 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$182, up 5% from the average of \$174 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$319, up 2% relative to a year earlier.

des deux années précédentes. C'était la première fois depuis la déréglementation (1988) que ce ratio a montré un accroissement substantiel par rapport au même trimestre de l'année précédente.

- La perte d'exploitation déclarée par les transporteurs aériens canadiens a chuté de 33% pour s'établir à son plus bas niveau pendant un quatrième trimestre (\$135 millions) depuis 1989. La plus grande perte d'exploitation pour un quatrième trimestre était de \$223 millions en 1990.
- La perte nette pour le quatrième trimestre était de \$469 millions. Bien que cette perte fût la pire perte nette trimestrielle à être jamais déclarée par les transporteurs aériens canadiens, elle est fortement imputable à deux facteurs. LACI a encouru des frais de restructuration de \$199 millions. Aussi, les transporteurs aériens canadiens ont enregistré des pertes avant déductions de l'impôt de \$474 millions, mais ils ont réclamé seulement un remboursement d'impôt de \$5 millions durant le quatrième trimestre de 1992. Pendant le même trimestre de 1991, ils ont réclamé un remboursement d'impôt de \$66 millions sur une perte avant déductions de l'impôt de \$262 millions.

#### Données sur la base tarifaire

- Au cours du quatrième trimestre de 1992, 68% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 66% en 1991. Dans les marchés internationaux, trois passagers sur quatre (75%) ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces, à l'exception de l'Ontario, ont connu une hausse dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1992. La Saskatchewan et Terre-Neuve, avec des hausses d'environ 6 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à la même période en 1991.
- Au cours du quatrième trimestre de 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$182, soit une hausse de 5% par rapport au tarif moyen de \$174 déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de \$319, 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<sup>er</sup> 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

### Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 by Bradley Snider

The Fare Analysis Unit collects and publishes air fare data in many forms. There are so many possible ways of presenting the information that only a few tables can be published on a regular basis. One of the purposes of this article is to show one of the many ways of organizing the data which regular users may not be aware of, but which are available on request from the unit. The other purpose is to present an analysis of the evolution of air fares in each of the provinces and in the 10 most heavily-travelled cities during the last decade.

In this article, average domestic air fares are shown by province and by city within that province, where they are publishable, for each quarter since 1983<sup>1</sup>. (See Text Tables 1, 2, and 3.) The average air fare is simply the air carriers' total revenue divided by the total number of passengers, as measured by coupon origin and destination. No seasonal adjustment or inflation adjustment has been used in this analysis.

At the city level, average domestic fares in the first quarter of 1983 ranged from a high of \$138 in Toronto to a low of \$108 in Ottawa. By the fourth quarter of 1992 the average domestic fare had reached a high of \$206 in Toronto, while the lowest average fare was \$167 in Saskatoon. During this decade, average air fares in Toronto were the highest only sporadically. For most of the period from 1984 to 1990, Vancouver posted the highest average domestic fares. This ended in 1991 with the inclusion of the commuter carriers AirBC and Time Air into the survey data. Since then, the highest average air fare has again been reported by Toronto. In the first three years of the survey, Ottawa alternated with Halifax for the lowest average fare. From 1986 to 1990, Ottawa consistently posted the lowest average air fare. Since the second quarter of 1991, Saskatoon has replaced Ottawa as the city with the lowest average air fare.

At the provincial level, the highest average domestic fares were recorded in Manitoba from 1983 to 1986. From 1987, British Columbia posted the highest average fares every quarter until 1991, when the AirBC and Time Air data were included in the survey. Since 1991, Manitoba has again alternated

## Études spéciales

### Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983 par Bradley Snider

L'Unité de l'analyse des tarifs recueille et publie des données sur les tarifs aériens sous plusieurs formes. La présentation des données pouvant être tellement variée, seulement une série de tableaux est publiée sur une base régulière. Un des buts de cette étude est de montrer une des façons d'organiser les données qui peut être inconnue des utilisateurs. Les données non publiées régulièrement, peuvent être disponibles sur demande auprès de l'unité. L'autre but de cette étude est de présenter une analyse de l'évolution des tarifs aériens dans chacune des provinces et dans les 10 villes les plus achalandées au cours de la dernière décennie.

Cette étude présente des données sur les tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville située dans cette province, lorsque les données ne sont pas confidentielles, pour chaque trimestre depuis 1983<sup>1</sup>. (Voir les tableaux explicatifs 1, 2 et 3.) Le tarif aérien moyen représente les recettes totales des transporteurs aériens divisées par le nombre total de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol. Cette étude ne comporte aucun ajustement pour tenir compte des effets saisonniers ou du taux d'inflation.

Au niveau des villes, le tarif intérieur moyen au cours du premier trimestre de 1983 a oscillé entre \$138 à Toronto et \$108 à Ottawa. Au quatrième trimestre de 1992, le tarif intérieur moyen avait atteint \$206 à Toronto, alors que le tarif moyen le plus bas, soit \$167, fut observé à Saskatoon. Au cours de la décennie, Toronto a enregistré, de façon sporadique, les tarifs aériens moyens les plus élevés. Au cours de la période de 1984 à 1990, Vancouver a enregistré les tarifs intérieurs moyens les plus élevés à maintes reprises. Cette situation a pris fin au début de 1991, quand les données des transporteurs affiliés AirBC et Time Air furent incorporées à l'enquête. Depuis lors, c'est encore Toronto qui a affiché le tarif aérien moyen le plus élevé. Au cours des trois premières années de l'enquête, le tarif moyen le plus bas fut obtenu alternativement par Ottawa et Halifax. De 1986 à 1990, le tarif aérien moyen le plus bas fut obtenu régulièrement par Ottawa. Depuis le deuxième trimestre de 1991, c'est à Saskatoon et non à Ottawa que l'on a observé le tarif aérien moyen le plus bas.

Au niveau des provinces, de 1983 à 1986, c'est au Manitoba que les tarifs intérieurs moyens furent les plus élevés. À partir de 1987, la Colombie-Britannique a enregistré les tarifs les plus élevés à chaque trimestre jusqu'en 1991, lorsque les données des transporteurs AirBC et Time Air furent incorporées à l'enquête. Depuis 1991, le

<sup>1</sup> The estimates are tabulated by province and city based upon the coupon origin city of the passenger (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft). For this example study, passengers boarding at Vancouver and deplaning at Toronto would be assigned to British Columbia at the provincial level and Vancouver at the city level. For further information on the Fare Basis Survey methodology see the "Methodology and Data Limitations" section at the back of the publication.

<sup>1</sup> Les estimations totalisées selon la province et la ville 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 Vancouver et qui en descendent à Toronto sont attribués à la Colombie-Britannique, au niveau de la province, et à Vancouver au niveau de la ville. Pour plus de renseignements sur les méthodes de l'Enquête sur la base tarifaire, consulter la section "Méthodes et restrictions" à la fin de la publication.

with Ontario in recording the highest average air fare. This indicates that the high average fares recorded in British Columbia during the late eighties were probably an unintended effect of deregulation on the survey. The high average began in 1987 at the beginning of deregulation when the major carriers off-loaded their short routes to commuter partners and hence out of the scope of the survey. British Columbia survey data were the most affected by this policy, as the province has a large number of very short air routes. For example, Vancouver to Victoria, the country's sixteenth busiest air route in 1992, is only 34 nautical miles (62 kilometres) long. The inclusion of AirBC and Time Air data in 1991 acted to restore the necessary survey coverage of these important routes, and has brought British Columbia average fares back down closer to their pre-deregulation ranking.

Since 1983, the lowest average provincial air fare was always in either New Brunswick or Prince Edward Island. However, the data for both of these provinces became confidential in the third quarter of 1990 and have remained so since then. It is hard therefore to state the current lowest average fare for a province. However, in the fourth quarter of 1992 the lowest average publishable fare for any province was for Alberta, at \$168.

Figure 1 shows an example of how the data have been affected by definitional changes over the ten years since 1983. The sharp drop in average fares between the fourth quarter of 1990 and the first quarter of 1991 was in large part the result of adding AirBC and Time Air to the list of level I air carriers in 1991. Their operations, being mostly short-haul, lowered the average air fare significantly in British Columbia. Similar but less severe effects can be seen in the data for Alberta and Saskatchewan, while the data for Manitoba and the rest of the country were unaffected. (See also Figures 2, 3 and 4.)

Even after allowing for the effects of definitional change it is striking how air fares in all regions of the country have shown stagnant or declining trends since the fourth quarter of 1990. All regions and cities have also shown a strongly seasonal component, usually peaking in the third quarter.

Figure 3 shows the interesting effect of geographic proximity on air fares. The figure shows the dominant effect of Toronto on the Ontario provincial average. The two lines mirror each other in every detail. However, the Ottawa and Montréal data differ significantly from the Toronto average, while closely resembling each other. This suggests that Ottawa may constitute a part of the Montréal domestic travel market. Ottawa air fares seem to be more sensitive to prices in Montréal than to prices in Toronto. Similar effects may be seen in Text Table 1 between Edmonton and Calgary, and between Regina and Saskatoon.

tarif aérien moyen le plus élevé fut obtenu alternativement par le Manitoba et l'Ontario. Ceci suggère que les tarifs moyens élevés enregistrés en Colombie-Britannique à la fin des années quatre-vingts ont été le résultat non-anticipé de la déréglementation sur l'enquête. L'importante hausse des tarifs a commencé en 1987 au début de la déréglementation alors même que les principaux transporteurs ont cédé leurs liaisons court-courriers à leurs transporteurs affiliés; ces liaisons ne faisaient ainsi plus partie du champ de cette enquête. Les données les plus touchées par cette politique furent celles de la Colombie-Britannique, cette province dénombrant un grand nombre de liaisons de très courte distance. Par exemple, la liaison Vancouver-Victoria, laquelle occupait le sixième rang au pays en 1992, représente une longueur de 34 milles marins (62 kilomètres). L'inclusion des transporteurs AirBC et Time Air à l'enquête en 1991, a permis d'élargir le champ de l'enquête à ces routes aériennes importantes. Depuis lors, les tarifs moyens de la Colombie-Britannique ont régressé pour s'établir près des niveaux atteints lors des années précédant la déréglementation.

Depuis 1983, le tarif aérien moyen provincial le plus bas fut toujours observé au Nouveau-Brunswick ou à l'Île-du-Prince-Édouard. Cependant, les données pour ces provinces sont devenues confidentielles au troisième trimestre de 1990, demeurant ainsi depuis lors. Par conséquent, il est difficile d'indiquer quelle province présente le tarif moyen provincial actuel le plus bas. Cependant, en termes des tarifs non-confidentiels, au cours du quatrième trimestre de 1992, c'est en Alberta que le tarif moyen provincial fut le plus faible (\$168).

La figure 1 présente un exemple de l'effet sur les données des changements dans les définitions de l'enquête au cours des dix dernières années, soit depuis 1983. La forte diminution des tarifs moyens entre le quatrième trimestre de 1990 et le premier trimestre de 1991 est en grande partie le résultat de l'addition en 1991 d'AirBC et de Time Air à la liste des transporteurs de niveau I. Leurs activités, principalement sur des liaisons court-courriers, ont engendré une forte réduction du tarif moyen en Colombie-Britannique. On a observé des baisses semblables, quoique dans une moindre mesure, dans les données de l'Alberta et de la Saskatchewan. Cependant, les données pour le Manitoba et le reste du pays ne furent guère touchées. (Voir aussi les figures 2, 3 et 4.)

Même si l'on tient compte de l'effet des changements dans les définitions, on a pu remarquer les tendances stagneantes ou à la baisse des tarifs aériens dans toutes les régions du pays depuis le quatrième trimestre de 1990. On a pu remarquer également une forte tendance saisonnière pour toutes les régions et les villes, la plupart des tarifs ayant atteint un sommet dans le troisième trimestre.

La figure 3 montre l'effet intéressant de la proximité géographique sur les tarifs aériens. Elle montre l'effet dominant de Toronto sur la moyenne provinciale de l'Ontario. Les deux lignes reflètent le même modèle dans les moindres détails. Néanmoins, les données d'Ottawa et de Montréal diffèrent fortement de celles de Toronto, tout en se ressemblant fortement. Ainsi, on peut déduire qu'Ottawa peut représenter une partie du marché de Montréal pour les voyages intérieurs. Les tarifs aériens d'Ottawa sont plus sensibles aux tarifs de Montréal qu'à ceux de Toronto. Tel que montré dans le tableau explicatif 1, des effets similaires peuvent être observés entre Edmonton et Calgary, et entre Regina et Saskatoon.

Figure 4 rounds out this analysis by showing the trends for the Atlantic region. Although the pattern of the trends in each province have been fairly similar, each province has consistently maintained a distinct price level. Newfoundland has always had the highest average air fares in the Atlantic, while either Prince Edward Island or New Brunswick came in lowest.

Cette étude se termine par l'analyse des tendances des tarifs moyens dans la région de l'Atlantique (voir figure 4). Bien que le modèle des tendances ait été similaire dans chaque province, chacune a maintenu son propre niveau de prix. Terre-Neuve a toujours affiché les tarifs moyens les plus élevés, alors que l'Île-du-Prince-Édouard ou le Nouveau-Brunswick ont toujours enregistré les tarifs les plus bas dans la région de l'Atlantique.

Figure 1

**Average Domestic Air Fares for British Columbia and Vancouver, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services**

Figure 1

**Tarifs intérieurs moyens pour la Colombie-Britannique et Vancouver, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers**

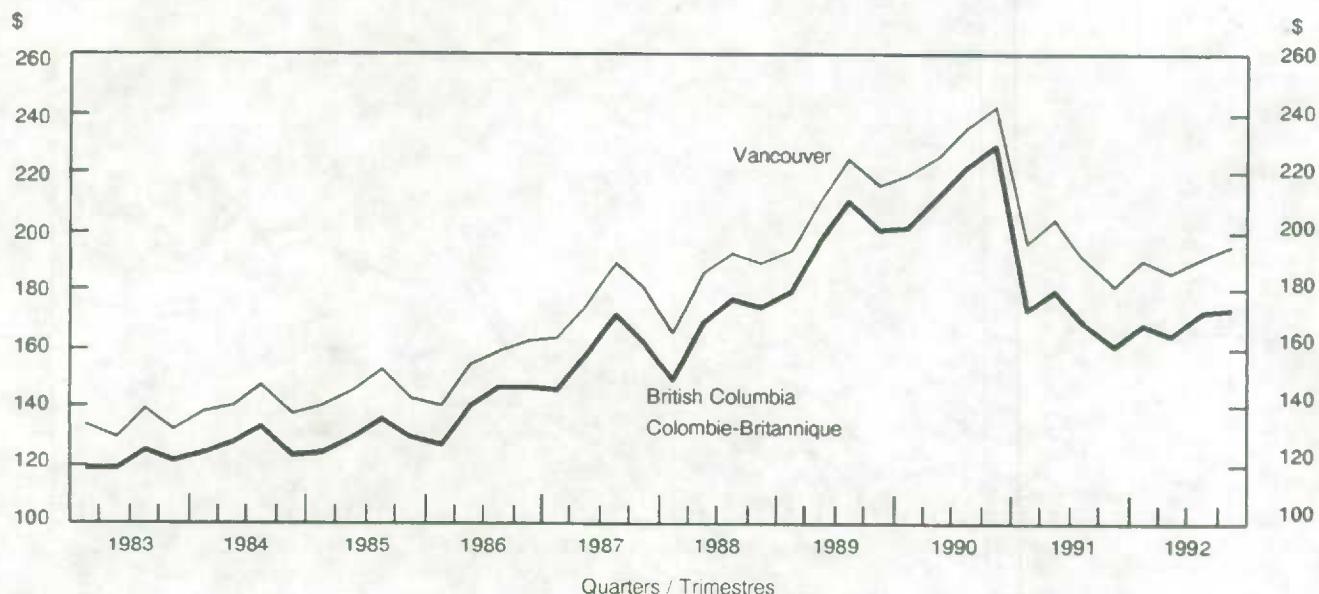
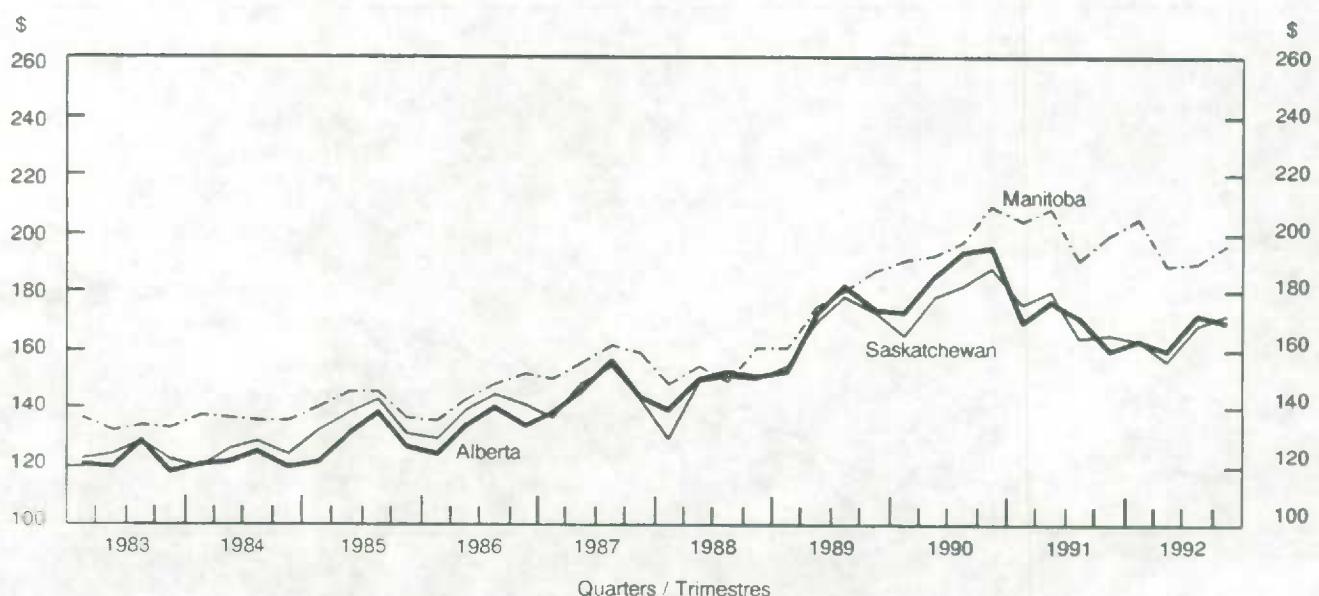


Figure 2

**Average Domestic Air Fares for Manitoba, Saskatchewan and Alberta, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services**

Figure 2

**Tarifs intérieurs moyens pour le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers**

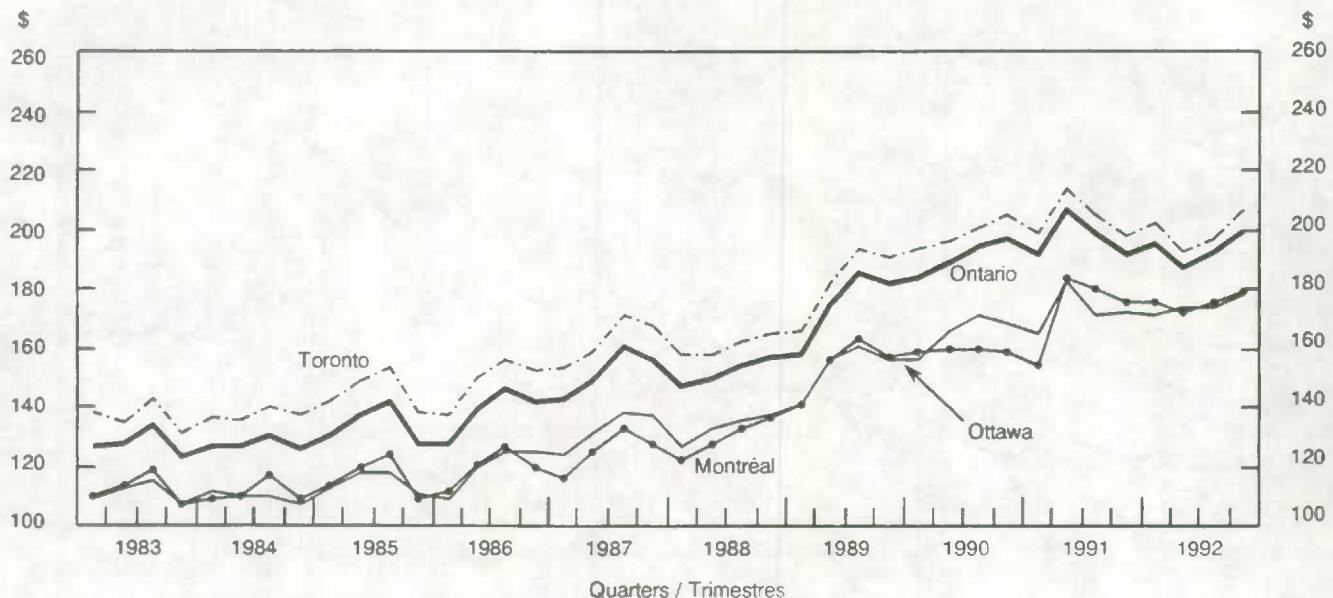


**Figure 3**

**Average Domestic Air Fares for Ontario, Toronto, Ottawa and Montréal, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services**

**Figure 3**

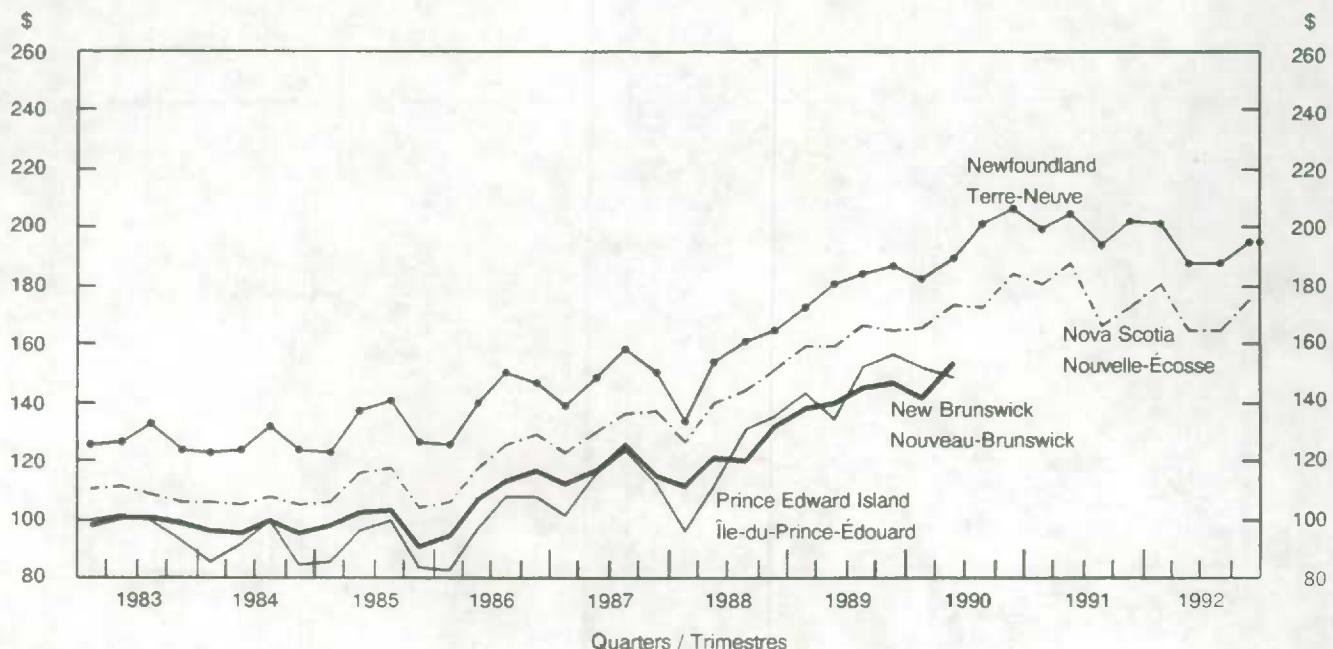
**Tarifs intérieurs moyens pour l'Ontario, Toronto, Ottawa et Montréal, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers**

**Figure 4**

**Average Domestic Air Fares for the Atlantic Provinces, Canadian Level I Air Carriers, Scheduled Services**

**Figure 4**

**Tarifs intérieurs moyens pour les provinces de l'Atlantique, transporteurs aériens canadiens de niveau I, services réguliers**



Text Table 1

Average Domestic Air Fares by Province and City – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services<sup>1</sup>, 1983-1992, Western Region

Tableau explicatif 1

Tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers<sup>1</sup>, 1983-1992, Région de l'Ouest

Year	Quarter	British <sup>2</sup> Columbia	Vancouver	Alberta	Edmonton <sup>3</sup>	Calgary	Saskatchewan	Regina	Saskatoon
Année	Trimestre	Colombie <sup>2</sup> Britannique	Vancouver	Alberta	Edmonton <sup>3</sup>	Calgary	Saskatchewan	Regina	Saskatoon
\$									
1983	I	118.0	132.8	119.3	118.8	122.1	121.1	121.6	120.5
	II	117.6	128.7	118.9	121.5	117.8	123.6	119.7	127.8
	III	124.4	138.3	128.0	129.8	128.4	127.7	124.9	130.7
	IV	120.2	131.6	117.3	119.2	117.2	121.5	122.0	121.0
1984	I	123.6	137.6	119.4	120.1	120.4	118.7	120.3	117.2
	II	126.6	139.1	120.2	122.1	119.8	125.3	126.9	123.5
	III	132.3	146.4	124.2	126.4	124.0	128.0	129.6	126.3
	IV	122.1	136.8	119.2	120.5	119.7	123.4	126.1	120.5
1985	I	123.5	139.4	120.7	120.3	122.5	131.4	134.7	128.0
	II	128.6	145.1	130.7	133.5	129.6	137.5	140.5	134.2
	III	135.3	151.9	137.1	138.7	136.8	141.8	141.6	142.1
	IV	128.5	141.7	125.5	125.8	126.0	130.0	131.5	128.4
1986	I	126.2	139.6	123.1	121.7	124.8	128.7	130.5	126.8
	II	139.5	153.3	133.1	133.5	133.5	138.3	139.4	137.0
	III	145.5	157.8	139.6	138.6	138.8	143.7	143.7	143.8
	IV	146.0	161.4	133.2	132.1	134.8	139.9	141.4	138.1
1987	I	144.8	162.5	137.4	135.6	139.9	136.2	139.5	132.7
	II	156.1	173.0	144.9	143.4	147.0	147.3	150.5	143.9
	III	170.4	188.8	155.7	156.5	156.2	153.9	154.8	152.9
	IV	161.2	179.5	143.3	144.7	142.8	142.2	145.8	138.3
1988	I	148.2	164.1	138.4	134.3	142.0	128.2	131.1	125.0
	II	168.3	184.6	148.9	147.7	150.5	148.5	152.1	144.7
	III	176.3	192.5	152.0	152.1	152.5	150.4	152.2	148.3
	IV	173.1	188.8	149.7	150.8	149.5	149.1	151.7	146.3
1989	I	178.4	193.1	151.9	151.0	153.1	153.8	155.2	152.6
	II	196.3	209.7	171.9	170.5	173.5	168.4	168.9	167.9
	III	209.7	224.6	181.7	183.2	181.1	178.1	180.3	175.8
	IV	199.8	215.5	173.2	172.0	175.1	172.0	174.5	168.3
1990	I	201.0	218.6	172.1	170.1	175.3	164.2	168.8	163.3
	II	211.3	225.2	184.9	185.7	185.4	177.8	182.6	173.3
	III	221.8	234.8	192.9	191.3	194.8	180.9	179.6	181.8
	IV	228.5	242.1	194.7	192.2	196.9	187.4	190.9	184.0
1991	I	172.2	196.0	168.5	169.9	174.1	175.3	179.0	174.9
	II	178.6	203.8	176.1	181.7	178.6	179.8	184.2	178.5
	III	167.5	190.2	170.7	176.0	172.1	163.9	165.9	164.0
	IV	159.8	180.8	159.4	165.3	160.8	164.5	170.0	160.8
1992	I	167.2	189.2	162.5	163.4	166.8	162.9	167.7	159.7
	II	163.3	184.6	158.7	165.3	159.4	155.8	155.9	156.9
	III	171.4	190.5	171.6	177.8	172.3	168.2	170.9	167.1
	IV	172.0	195.0	168.4	173.1	171.0	171.4	176.3	167.4

<sup>1</sup> Includes short-haul and long-haul markets. – Comprend les marchés court-courriers et long-courriers.<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.<sup>3</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

**Text Table 2**

**Average Domestic Air Fares by Province and City – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services<sup>1</sup>, 1983-1992, Central Region**

Year Année	Quarter Trimestre	Manitoba Manitoba	Winnipeg Winnipeg	Ontario Ontario	Ottawa Ottawa	Toronto Toronto	Quebec Québec	Montréal <sup>2</sup> Montréal <sup>2</sup>
\$								
1983	I	136.1	137.5	126.2	107.9	137.7	105.2	109.2
	II	131.7	132.4	126.4	111.7	134.2	108.7	112.4
	III	133.5	134.4	132.7	113.9	142.0	114.5	118.1
	IV	132.4	132.9	122.3	106.1	130.5	103.5	106.0
1984	I	137.0	138.3	125.7	111.1	135.8	104.3	107.8
	II	135.4	136.3	125.5	108.7	134.8	105.6	108.7
	III	134.6	135.7	129.7	109.3	139.3	112.0	115.8
	IV	135.1	135.9	125.2	106.2	136.6	104.6	107.6
1985	I	139.3	140.8	129.5	111.3	141.1	109.0	112.3
	II	144.3	145.8	136.7	116.7	147.9	115.7	118.7
	III	145.0	146.1	141.1	117.3	152.4	121.2	123.4
	IV	135.8	136.3	126.8	109.7	137.1	106.2	107.7
1986	I	134.8	135.4	126.5	107.8	136.8	108.5	110.7
	II	144.2	145.0	138.4	118.4	149.2	117.0	119.7
	III	147.1	147.6	145.3	124.1	155.6	123.9	125.7
	IV	151.1	152.0	141.4	124.2	151.4	117.9	119.0
1987	I	149.3	150.7	141.9	123.6	152.3	114.0	115.5
	II	154.2	155.6	148.2	130.4	158.1	122.0	123.8
	III	161.2	162.6	159.5	137.1	170.3	130.4	131.9
	IV	158.2	159.6	155.7	136.7	167.1	125.7	126.8
1988	I	147.1	148.2	146.1	126.0	156.8	120.2	121.7
	II	153.2	154.7	148.8	132.1	157.0	125.8	126.8
	III	148.7	149.6	153.4	135.2	161.3	131.6	131.9
	IV	160.0	161.3	156.2	136.8	164.4	134.9	135.8
1989	I	160.2	160.8	157.4	140.1	164.9	139.4	140.0
	II	174.6	175.5	174.3	155.4	181.6	153.6	155.1
	III	179.5	180.1	184.5	159.7	193.1	160.7	162.7
	IV	186.3	187.5	181.0	155.4	190.5	156.0	156.6
1990	I	190.4	191.4	182.8	155.1	192.6	157.2	157.9
	II	192.2	193.5	188.9	165.5	195.8	160.1	159.4
	III	196.8	197.4	193.5	170.2	200.0	162.4	158.6
	IV	209.1	209.4	196.1	168.3	204.4	162.4	157.7
1991	I	204.0	204.4	190.8	164.7	197.9	157.9	153.7
	II	208.6	210.2	206.7	182.1	213.9	186.1	183.0
	III	190.1	189.7	198.1	171.0	204.8	182.9	179.9
	IV	199.6	199.3	191.0	171.7	197.0	178.4	174.9
1992	I	204.4	204.8	194.7	171.0	202.2	177.2	175.4
	II	188.9	188.6	187.0	173.1	191.8	173.9	171.7
	III	189.5	189.0	191.8	173.1	196.5	177.5	175.3
	IV	195.6	195.3	199.3	178.2	206.4	181.5	178.4

**Tableau explicatif 2**

**Tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers<sup>1</sup>, 1983-1992, Région centrale**

<sup>1</sup> Includes short-haul and long-haul markets. – Comprend les marchés court-courriers et long-courriers.

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

**Text Table 3**

**Average Domestic Air Fares by Province and City – Canadian Level I Air Carriers – Scheduled Services<sup>1</sup>, 1983-1992, Atlantic Region**

Year Année	Quarter Trimestre	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	Halifax	Newfoundland Terre-Neuve
\$						
1983	I	96.8	98.5	109.9	115.8	125.2
	II	99.3	100.8	110.8	114.5	125.8
	III	99.5	99.2	107.7	110.9	132.1
	IV	97.8	91.2	105.0	108.3	123.2
1984	I	95.6	84.6	105.5	109.0	122.2
	II	94.4	90.4	104.2	107.8	123.0
	III	99.1	99.2	107.1	111.2	130.6
	IV	94.7	83.2	104.4	107.9	122.8
1985	I	97.1	84.1	105.0	108.7	122.5
	II	101.5	95.5	114.6	117.8	136.1
	III	102.4	98.6	117.1	120.2	140.4
	IV	90.2	82.3	103.2	106.2	125.9
1986	I	93.8	81.4	104.9	108.4	125.2
	II	106.3	96.5	116.9	120.1	139.2
	III	111.8	107.1	124.9	127.5	149.7
	IV	115.7	106.6	128.4	131.4	146.6
1987	I	111.2	100.5	121.9	125.2	138.3
	II	116.1	114.5	129.7	131.8	148.5
	III	124.4	123.0	135.7	137.7	158.2
	IV	114.2	111.0	136.2	138.5	149.5
1988	I	110.7	95.1	125.5	128.0	133.2
	II	120.4	110.7	139.0	141.3	153.4
	III	119.0	129.9	143.4	145.6	160.6
	IV	131.0	134.8	150.5	152.7	164.3
1989	I	137.4	142.7	158.6	162.7	172.4
	II	139.0	133.9	159.1	161.2	180.1
	III	144.8	152.0	165.7	166.1	183.5
	IV	146.5	156.2	164.1	164.2	186.4
1990	I	140.5	151.3	164.8	164.8	182.3
	II	153.1	147.7	172.8	172.8	189.3
	III	x	x	172.5	172.5	201.0
	IV	x	x	183.8	x	206.7
1991	I	x	x	180.6	x	199.0
	II	x	x	187.5	x	204.6
	III	x	x	166.4	x	193.9
	IV	x	x	172.3	x	201.5
1992	I	x	x	179.9	x	201.2
	II	x	x	164.0	x	187.7
	III	x	x	164.3	x	187.3
	IV	x	x	174.9	x	194.7

<sup>1</sup> Includes short-haul and long-haul markets. – Comprend les marchés court-courriers et long-courriers.

**Tableau explicatif 3**

**Tarifs aériens intérieurs moyens, selon la province et la ville – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers<sup>1</sup>, 1983-1992, Région de l'Atlantique**

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

Text Table 4 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 4**

**Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers – Fourth 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	922,775	720,846	3,314,173	2,368,584
Percentage change – Variation en pourcentage	% -1.9	-8.9	-5.0	-7.8
Market Share – Part du marché	% 15.3	12.0	55.0	39.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 4 047 835	3 375 789	47 424 001	47 025 962
Percentage Change – Variation en pourcentage	% -2.7	-4.8	-3.5	-2.6
Market Share – Part du marché	% 4.2	3.5	49.3	48.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 8 521 900	7 501 507	79 218 728	80 478 885
Percentage Change – Variation en pourcentage	% -1.7	-2.2	3.6	5.1
Market Share – Part du marché	% 5.2	4.6	48.4	49.2
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000 1,169,899	871,126	6 096 201	5,396,183
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 2.9	-7.7	-1.5	-4.4
Market Share – Part du marché	% 9.8	7.3	51.0	45.2
Hours Flown – Heures de vol		55,359	55,718	131,547
Percentage change – Variation en pourcentage	% 1.6	5.8	2.3	2.1
Market Share – Part du marché	% 18.2	18.3	43.2	39.2

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 the first three quarters of 1991. This meant there was some structural growth in the CAIL network up to the end of the third quarter of 1992. However, Ontario Express began to reduce the number of transborder points served in 1992.

Without any structural growth in the fourth quarter of 1992, and with the reduction of some transborder points served, the Canadian Partners reported a much greater drop in activity than the Air Canada Affiliates. During the first half of 1992, the Canadian Partners reported increases in passenger-kilometres of nearly one third of the previous year's levels.

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

Le tableau explicatif 4 ci-dessous présente le total des opérations pour les réseaux d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées.

**Tableau explicatif 4**

**Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens – Quatrième 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	922,775	720,846	3,314,173	2,368,584
Percentage change – Variation en pourcentage	% -1.9	-8.9	-5.0	-7.8
Market Share – Part du marché	% 15.3	12.0	55.0	39.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 4 047 835	3 375 789	47 424 001	47 025 962
Percentage Change – Variation en pourcentage	% -2.7	-4.8	-3.5	-2.6
Market Share – Part du marché	% 4.2	3.5	49.3	48.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 8 521 900	7 501 507	79 218 728	80 478 885
Percentage Change – Variation en pourcentage	% -1.7	-2.2	3.6	5.1
Market Share – Part du marché	% 5.2	4.6	48.4	49.2
Passenger Revenue – Recettes-passagers	'000 1,169,899	871,126	6 096 201	5,396,183
Percentage Change – Variation en pourcentage	% 2.9	-7.7	-1.5	-4.4
Market Share – Part du marché	% 9.8	7.3	51.0	45.2
Hours Flown – Heures de vol		55,359	55,718	131,547
Percentage change – Variation en pourcentage	% 1.6	5.8	2.3	2.1
Market Share – Part du marché	% 18.2	18.3	43.2	39.2

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1992, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1992, comprenait 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 d'Air Canada pendant les trois premiers trimestres de 1991. Ceci signifie qu'il y a eu un accroissement structurel dans le réseau de LACI jusqu'à la fin du troisième trimestre de 1992. Cependant, Ontario Express a commencé à réduire le nombre de points transfrontaliers desservis en 1992.

Sans aucune hausse struturelle au quatrième trimestre de 1992, et avec la réduction de certains points transfrontaliers desservis, les partenaires Canadien ont déclaré une plus grande baisse des activités que les liaisons d'Air Canada. Pendant la première moitié de 1992, les partenaires Canadien ont déclaré une augmentation des passagers-kilomètres de près du tiers du niveau atteint lors de l'année précédente.

**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.**

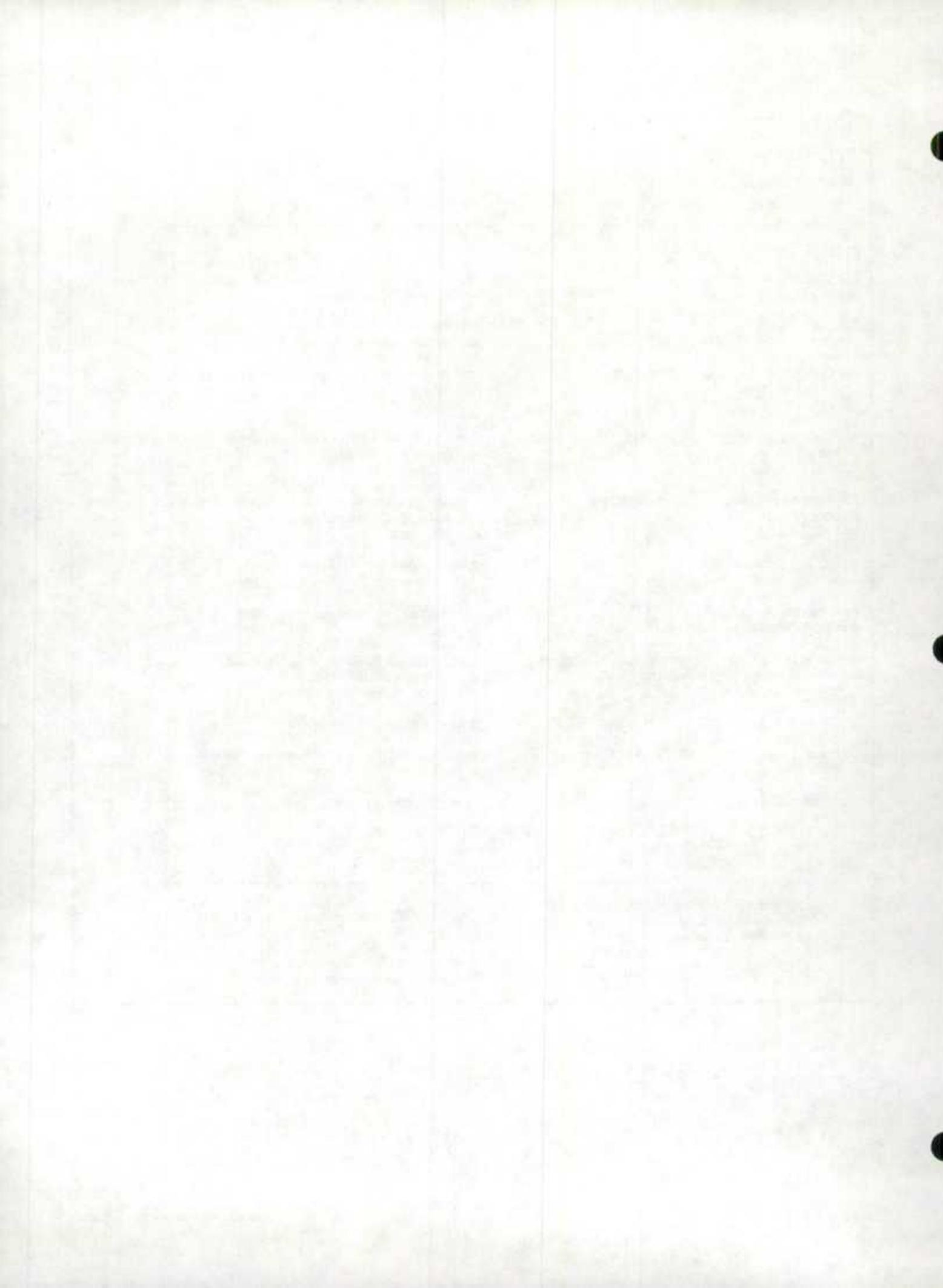
**Info-voyages**

**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,  
October-December 1992

**Section 1**  
**REVUE DU TRIMESTRE**

Tableau 1.1

Rapports - Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1992

	Total			Change Variation	
			1991		
			1992		
				%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.114	0.114	-	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.387	0.357	-7.8	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.912	0.893	-2.1	
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	32 128	33 715	4.9	
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	87.61	90.65	...	
	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.292	0.114	0.104	0.254
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	2.989	0.359	0.335	6.466
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.778	0.865	0.833	2.553
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	38 547	32 664	34 067	41 441
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	124.41	91.50	86.58	111.31

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
October-December 1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
octobre-décembre 1992

		1991	1992	Change Variation
Population of Canada - Population du Canada	'000	27 135.6	27 561.7	1.6
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 327	12 272	-0.4
Disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	465 232	478 968	3.0
Per capita disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 144.7	17 378.0	1.4
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>	\$	.. <sup>3</sup>	112.7	
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	127.7	117.6	-7.9
- International travel - Voyages internationaux	\$	.. <sup>3</sup>	..	
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)	\$	1125	1143	1.6
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	.. <sup>3</sup>	98.4	
- International travel - Voyages internationaux	\$	.. <sup>3</sup>	1143	
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)	\$	174.5	182.5	4.6
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	314.1	319.4	1.7
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		126.7	128.9	1.7
- Transportation - Transports		119.4	123.6	3.5
- Public transportation - Transport public		128.4	135.7	5.7
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	128.9	131.7	2.2
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		144.3	147.0	1.9
- International travel - Voyages internationaux		111.4	109.7	-1.5
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		110.3	111.5	1.1
- Transport industry - Industrie du transport		100.3	99.9	-0.4
- Air transportation - Transport aérien		88.1	88.5	0.4
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	14.2	14.3	0.8

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

Source: Canadian Economic observer - L'observateur économique canadien.

<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period October-December 1990, the per capita trip spending totalled \$111 and the average spending per trip, \$108. - 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 octobre-décembre 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$111 et les dépenses moyennes par voyage, \$108.

**Section 2**  
**OPERATING STATISTICS**

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
October-December 1992

**Section 2**  
**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, Octobre-décembre 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	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	97	100	3.1	264	243	-8.0
Passengers – Passagers	7 340	7 247	-1.3	7 445	7 304	-1.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 149 877	kg 146 989	-1.9	kg 154 260	kg 151 924	-1.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	12 648 357	13 059 561	3.3	12 674 066	13 074 639	3.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 264 836	1 305 956	3.3	1 267 407	1 307 464	3.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	382 583	406 727	6.3	384 208	408 120	6.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 647 419	1 712 683	4.0	1 651 615	1 715 584	3.9
Hours flown – Heures de vol	359	384	7.0	451	461	2.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	6 281	6 009	-4.3	6 323	6 020	-4.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 127 490	kg 122 989	-3.5	kg 128 045	kg 123 427	-3.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	9 874 402	9 616 932	-2.6	9 880 402	9 618 786	-2.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	987 440	961 693	-2.6	988 040	961 879	-2.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	352 423	379 989	7.8	352 514	380 062	7.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 339 863	1 341 683	0.1	1 340 554	1 341 941	0.1
Hours flown – Heures de vol	288	302	4.9	295	305	3.3
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 059	1 238	16.9	1 122	1 284	14.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 22 387	kg 24 000	7.2	kg 26 215	kg 28 497	8.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 773 955	3 442 629	24.1	2 793 664	3 455 853	23.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	277 396	344 263	24.1	279 366	345 585	23.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	30 160	26 738	-11.3	31 695	28 059	-11.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	307 555	371 001	20.6	311 061	373 644	20.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	71	82	15.5	108	109	0.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	17.9	48	47	-1.3
Hours flown: total – Heures de vol: total	71	82	15.5	156	156	--

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

**Table 2.2****Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1992****Tableau 2.2****Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1992**

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1992 '000	Change 1992/1991 Variation	1992 '000	Change 1992/1991 Variation	1992 '000	Change 1992/1991 Variation
<b>All services – Tous les services</b>						
Passengers – Passagers	4 885	-4.5	1 320	1.5	1 099	6.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 95 128	-6.6	17 236	12.3	39 560	6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	4 950 049	-4.7	2 447 542	11.7	5 677 047	7.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	495 005	-4.7	244 754	11.7	567 705	7.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	132 482	3.6	36 143	12.6	239 495	6.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	627 487	-3.0	280 898	11.8	807 200	7.2
Hours flown – Heures de vol	359	1.1	48	2.2	54	9.9
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	4 506	-6.4	834	-1.3	681	2.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 73 701	-11.9	10 516	10.0	39 210	12.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	4 472 154	-7.7	1 215 531	2.1	3 931 101	2.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	447 215	-7.7	121 553	2.1	393 110	2.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	111 998	-2.2	29 516	10.9	238 547	12.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	559 214	-6.6	151 069	3.7	631 658	6.0
Hours flown – Heures de vol	238	3.3	34	1.4	33	5.2
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	379	26.0	486	6.6	418	14.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 21 427	18.2	6 720	16.3	351	-84.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	477 895	37.3	1 232 012	23.1	1 745 946	20.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	47 789	37.3	123 201	23.1	174 595	20.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	20 483	53.4	6 627	20.8	948	-92.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	68 273	41.8	129 828	23.0	175 543	11.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	82	-0.8	14	4.2	12	6.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	38	-7.5	–	–	9	37.3
Hours flown: total – Heures de vol: total	121	-3.0	14	4.2	21	17.7

**Table 2.3**

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1992**

**Tableau 2.3**

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992**

	Total			Change Variation
			1991	
	'000		'000	
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		5 462	5 130	-6.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	101 076	104 723	3.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 088 537	9 784 979	-3.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 008 854	978 498	-3.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		343 282	371 107	8.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 352 136	1 349 605	-0.2
Hours flown – Heures de vol		189	187	-0.7
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		5 102	4 780	-6.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	100 769	104 199	3.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 263 020	8 993 768	-2.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		14 275 076	14 983 128	5.0
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.89	60.03	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		926 302	899 377	-2.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342 040	369 381	8.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 268 342	1 268 758	..
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 179 751	2 264 300	3.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	58.19	56.03	...
Hours flown – Heures de vol		178	177	-0.5
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		360	350	-2.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	306	525	71.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		825 517	791 211	-4.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		82 552	79 121	-4.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 242	1 725	38.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		83 794	80 846	-3.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		11	11	-4.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		11	11	-4.1

**Table 2.3**

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1992 – Concluded**

**Tableau 2.3**

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

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000					
<b>All services – Tous les services</b>					
Passengers – Passagers		367	2 564	1 810	390
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 092	62 592	39 986	1 053
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		141 979	4 774 444	4 698 458	170 099
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		14 198	477 444	469 846	17 010
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		444	207 692	162 658	302
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		14 642	685 137	632 514	17 312
Hours flown – Heures de vol		19	80	69	18
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>					
Passengers – Passagers		358	2 391	1 648	383
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 092	62 149	39 904	1 053
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		130 514	4 337 617	4 365 017	160 621
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		284 099	7 069 683	7 297 738	331 609
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	45.94	61.36	59.81	48.44
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		13 051	433 762	436 502	16 062
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		444	206 105	162 530	302
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		13 495	639 867	599 032	16 364
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		56 820	1 110 375	1 049 406	47 699
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	23.75	57.63	57.08	34.31
Hours flown – Heures de vol		19	76	64	18
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>					
Passengers – Passagers		8	172	163	7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	–	443	82	–
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 465	436 827	333 440	9 478
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 146	43 683	33 344	948
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		–	1 587	138	–
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 146	45 270	33 482	948
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	4	5	1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	4	5	1

**Table 2.4**

**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1992**

**Tableau 2.4**

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

	1991 No. – Nbre	1992 No. – Nbre	Change Variation
			%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	59	-6.3
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 426	2 034	-16.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	–	–
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	592	643	8.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	208	5	-97.6
Quebec – Québec	10 119	8 027	-20.7
Ontario	4 160	2 243	-46.1
Manitoba	1 585	2 192	38.3
Saskatchewan	225	134	-40.4
Alberta	3 491	3 400	-2.6
British Columbia – Colombie-Britannique	17 631	18 160	3.0
Yukon	752	385	-48.8
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	1 734	2 982	72.0
Total	42 923	40 205	-6.3
<b>International</b>			
Total	6 732	9 242	37.3
	49 655	49 447	-0.4

**Section 3**  
**FINANCIAL DATA**
**Table 3.1**
**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, October-December 1992**
**Section 3**  
**DONNÉES FINANCIÈRES**
**Tableau 3.1**
**Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Octobre-décembre 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 384 181	1 348 495	-2.6
- Passengers – Passagers	1 222 377	1 193 123	-2.4
- Goods – Marchandises	161 804	155 372	-4.0
Charter services – Services d'affrètement	186 244	211 339	13.5
- Passengers – Passagers	172 461	195 696	13.5
- Goods – Marchandises	13 783	15 643	13.5
Other flying services – Autres services aériens	9 976	4 469	-55.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 942	1 382	-28.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	53 886	47 954	-11.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 636 231	1 613 639	-1.4
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 542	12 735	-34.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	606 750	603 662	-0.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	202 017	172 541	-14.6
General services and administration – Services généraux et administration	919 860	863 739	-6.1
Depreciation – Dépréciation	87 794	95 506	8.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 835 964	1 748 182	-4.8
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>			
	( 199 733)	( 134 543)	-32.6
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	26 025	( 27 488)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	50 863	16 533	-67.5
Interest expenses – Intérêts versés	91 427	96 961	6.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 47 956)	( 231 541)	382.8
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 62 495)	( 339 458)	443.2
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>			
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 262 228)	( 474 001)	80.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	( 196 371)	( 469 184)	138.9

**Table 3.2**

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1992**

**Tableau 3.2**

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1992**

	Total		
	1991	1992	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 185 773	1 155 769	-2.5
– Passengers – Passagers	1 053 392	1 024 060	-2.8
– Goods – Marchandises	132 382	131 709	-0.5
Charter services – Services d'affrètement	48 030	48 916	1.8
– Passengers – Passagers	47 890	48 617	1.5
– Goods – Marchandises	140	299	113.6
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	41 838	37 708	-9.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 275 641	1 242 393	-2.6
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	13 988	6 991	-50.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	433 996	425 278	-2.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	131 530	104 470	-20.6
General services and administration – Services généraux et administration	805 932	754 612	-6.4
Depreciation – Dépréciation	70 669	79 236	12.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 456 115	1 370 586	-5.9
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 180 474)	( 128 193)	-29.0
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	18 604	( 27 177)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	50 567	15 689	-69.0
Interest expenses – Intérêts versés	75 981	82 792	9.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 41 265)	( 229 221)	455.5
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 48 076)	( 323 501)	572.9
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 228 550)	( 451 694)	97.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 60 953)	( 1 757)	-97.1
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 167 597)	( 449 937)	168.5

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1992 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1992 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000				
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services – Services réguliers	39 423	566 663	506 901	42 782
– Passengers – Passagers	38 097	492 630	452 506	40 827
– Goods – Marchandises	1 327	74 033	54 395	1 954
Charter services – Services d'affrètement	1 251	26 249	19 992	1 425
– Passengers – Passagers	1 251	25 950	19 992	1 425
– Goods – Marchandises	–	299	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	186	16 494	17 660	3 368
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	40 860	609 406	544 553	47 574
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	827	3 241	2 794	128
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	11 072	202 234	197 013	14 959
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 222	47 260	44 150	6 839
General services and administration – Services généraux et administration	13 131	366 824	356 833	17 823
Depreciation – Dépréciation	1 591	46 455	28 197	2 992
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	32 844	666 015	628 987	42 741
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	8 016	( 56 609)	( 84 434)	4 834
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	143	( 33 790)	6 565	( 96)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	102	12 570	2 831	185
Interest expenses – Intérêts versés	7 796	47 731	23 863	3 403
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 340	( 24 801)	( 205 760)	–
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 6 210)	( 93 752)	( 220 226)	( 3 313)
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	1 806	( 150 361)	( 304 660)	1 520
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	928	( 4 033)	502	846
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	878	( 146 328)	( 305 162)	674

**Section 4**  
**EMPLOYMENT AND FUEL DATA**

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 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, Octobre-décembre 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	5 871	5 824	-0.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	119 971	122 250	1.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 674	7 644	-0.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	64 732	67 993	5.0
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 102	3 011	-2.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	30 182	30 902	2.4
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 184	8 207	-10.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	96 225	91 064	-5.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 515	15 272	-7.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	147 505	143 785	-2.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 394	5 868	-8.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	66 536	61 062	-8.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	48 740	45 826	-6.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	525 152	517 056	-1.5
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	899 893	829 251	-7.8
Cost – Coût	\$ '000	245 653	228 734	-6.9
Gasoline – Essence	L '000	5 483	8 895	62.2
Cost – Coût	\$ '000	3 273	4 964	51.7
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	172	124	-27.9
Cost – Coût	\$ '000	1 160	665	-42.7
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	59	44	-24.7
Cost – Coût	\$ '000	129	88	-31.8

Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1992**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1992**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 391	263	1 604	1 270	254
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	92 769	3 730	45 173	40 676	3 190
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 060	189	3 012	2 640	219
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	58 996	1 614	28 038	28 132	1 211
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 176	74	157	893	52
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	14 678	248	3 420	10 435	576
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 573	217	2 733	3 361	262
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	75 397	2 318	33 164	37 664	2 251
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 986	303	7 004	6 318	361
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	135 410	1 876	75 181	56 544	1 809
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 664	14	4 147	1 503	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	59 775	138	46 265	13 371	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	36 850	1 060	18 657	15 985	1 148
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	437 024	9 925	231 240	186 822	9 037
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	655 592	16 950	349 454	269 120	20 068
Cost – Coût	\$ '000	174 704	5 212	90 149	72 968	6 375
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	70	4	17	46	4
Cost – Coût	\$ '000	394	24	95	251	25
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-

## Section 5

### FARE BASIS DATA

#### Discount Fare Utilization

##### Domestic Sector

During the fourth quarter of 1992, 67.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 1.4 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 72.0%, up slightly from 71.6% in 1991.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded an increased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1992. In the southern sector, discount passengers amounted to 68.8% of the traffic during the fourth quarter of 1992, up from 67.5% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 0.3 percentage points (72.4% to 72.7%) during this period. In contrast, for northern services, 49.3% of passenger traffic (representing 53.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the fourth quarter of 1991, the corresponding figures were 45.3% for passengers and 48.1% for passenger-kilometres.

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 fourth quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 73.4% of passenger volume and 74.1% of passenger-kilometres; this compared with 64.4% and 66.4% respectively, for short-haul services.

##### International Sector

During the fourth quarter of 1992, the use of discount fares in the international sector decreased by 5.3 percentage points from 1991, to a level of 75.3%. This was still a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. It was,

## Section 5

### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES

#### Utilisation des tarifs réduits

##### Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1992, 67,8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 1,4 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a légèrement augmenté pour passer de 71,6% en 1991 à 72,0% 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 accrue des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1992. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 68,8% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 67,5% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud s'est accru de 0,3 point de pourcentage (72,4% à 72,7%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 49,3% du trafic de passagers (représentant 53,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 45,3% et 48,1%, respectivement au cours du quatrième trimestre de 1991.

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 quatrième trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 73,4% du volume de passagers et 74,1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 64,4% et 66,4%.

##### Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1992, l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international a diminué de 5,3 points de pourcentage par rapport à 1991, pour s'établir à 75,3%. 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

**Table 5.1**

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, October-December 1992**

**Tableau 5.1**

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

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
<b>Domestic - Intérieur</b>	<b>1991 IV</b>	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
	IV	147.0	158.7	136.9
<b>Southern services - Services secteur sud</b>	<b>1991 IV</b>	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
	IV	147.6	159.1	136.9
<b>Northern services - Services secteur nord</b>	<b>1991 IV</b>	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
	IV	138.3	154.2	133.7
<b>International</b>	<b>1991 IV</b>	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
	IV	109.7	135.5	104.5

however, becoming very similar to the percentage of discount passengers on long-haul domestic flights. In terms of international passenger-kilometres, 79.5% were discount, down from 79.7% in 1991.

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 79,5%, soit une baisse par rapport à 79,7% en 1991.

### Provincial Synopsis

During the fourth 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 64.7% for Newfoundland to 69.7% for Ontario (see Table 5.4). All provinces were very near to the national average of 67.8%.

### Sommaire provincial

Au cours du quatrième 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 64,7% à Terre-Neuve et à 69,7% en Ontario (voir tableau 5.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 67,8%.

Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 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
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.2	--*	3.6	5.3	25.8	23.3	66.4	67.8	4.1	3.5
Southern services – Services secteur sud	0.2	--*	3.7	5.6	24.4	21.9	67.5	68.8	4.2	3.6
Short-Haul – Court-courrier	0.1	--	1.7	3.4	31.5	29.2	62.9	64.4	3.8	3.0
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.1	5.9	7.8*	16.5	14.5	72.6	73.4	4.6	4.3
Northern services – Services secteur nord	-	--	0.5*	0.3*	52.6	49.4	45.3	49.3	1.6	1.0*
<b>International</b>	0.5	0.2*	5.9	5.3	5.8	11.9	80.6	75.3	7.2	7.3

Table 5.3

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 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
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.3	0.1	6.0	7.8	17.6	15.8	71.6	72.0	4.5	4.3
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.1	6.2	8.1	16.5	14.7	72.4	72.7	4.6	4.4
Short-Haul – Court-courrier	0.1	--	1.9	3.7	29.1	27.0	65.2	66.4	3.6	2.9
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.1	7.1	9.0	13.5	12.1	74.1	74.1	4.8	4.7
Northern services – Services secteur nord	-	--	0.5*	0.5*	49.9	45.7	48.1	53.0	1.5	0.8*
<b>International</b>	0.7	0.3*	7.8	6.0	5.4	6.5	79.7	79.5	6.4	7.6

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

Tableau 5.2

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

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 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, Octobre-décembre 1992**

Province and territory of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Province et territoire d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1991	1992	1991	1992
1991      1992      1991      1992      1991      1992      1991      1992      1991      1992										
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	~	~	7.0*	4.6*	31.5	27.8*	59.2	64.7	2.3	2.9*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	~	5.3	6.4*	22.4	21.3*	67.9	68.1	4.2	4.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	~	2.7	6.3	24.6	20.2	68.2	68.4	4.4	5.0
Ontario	0.3*	0.1*	4.5	7.2	20.4	18.7	70.4	69.7	4.4	4.4
Manitoba	0.1*	~	3.5	4.9	28.4	22.7	63.5	68.9	4.5	3.5
Saskatchewan	~	~	2.3*	4.2*	30.3*	24.6*	62.9	68.4	4.4	2.8
Alberta	0.1*	~	3.2*	4.1*	31.1	27.6	62.5	66.2	3.0	2.1
British Columbia <sup>1</sup> – Colombie-Britannique <sup>1</sup>	0.2	~	2.8*	3.7	27.8	26.9	65.0	66.3	4.2	3.0
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	~	3.6	5.3	25.8	23.3	66.4	67.8	4.1	3.5

<sup>1</sup> 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'.

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.

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.

Table 5.5

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

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, Octobre-décembre 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)		%											%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>														
Calgary	281	240	-14.6	0.1*	-	1.9*	2.1	31.8	27.7	63.1	68.4	3.1	1.7	
Edmonton <sup>1</sup>	121	99	-18.5	-	-	1.0*	0.6*	52.1	50.9	45.4	47.3	1.4*	1.2*	x
Halifax	-	x	...	-	x	-	x	-	x	-	x	-	x	
Montréal <sup>2</sup>	211	163	-22.7	0.2*	-	2.0	6.4	23.3	18.6	70.4	69.9	4.1	5.1	
Ottawa	145	132	-9.3	0.2*	-	2.7	5.6	30.3	30.6	62.7	60.9	4.0	2.9*	
Regina	41	36	-10.9	-	-	1.0*	-	39.4*	33.3*	55.9	61.2	3.7	2.6*	
Saskatoon	41	36	-10.4	-	-	0.5*	-	38.9*	31.5	56.7	65.4	3.8*	2.0*	
Toronto	356	303	-15.0	0.2*	-	2.1	6.1	25.1	21.9	68.4	67.8	4.1	4.2	
Vancouver	293	273	-6.8	-	-	1.7*	1.8	30.6*	31.1	63.4	64.7	4.2	2.4	
Winnipeg	29	28	-4.5	-	-	0.9*	1.6*	50.8	50.4	45.2*	46.6	3.0	1.4*	
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>														
Calgary	128	118	-8.0	0.4*	-	8.0*	10.2*	14.2	12.1*	73.3	74.9	4.0	2.8*	
Edmonton <sup>1</sup>	144	135	-5.7	-	-	4.3	5.8*	20.2	17.2*	71.8	73.9	3.5	3.1	
Halifax	133	120	-9.9	0.2*	-	5.3	6.4*	22.4	21.3*	67.9	68.1	4.2	4.2	
Montréal <sup>2</sup>	73	62	-15.3	-	-	5.3	7.1	20.9	17.7	68.5	70.1	5.2	5.1	
Ottawa	68	64	-5.7	-	-	7.8*	9.3	22.8*	18.9*	64.4	67.5	4.8	4.3	
Regina	27	26	-2.7	-	-	4.3	7.1*	16.4*	12.8*	73.3	77.8	5.9	2.3*	
Saskatoon	25	26	2.8	-	-	5.5*	7.5*	13.0*	13.6*	75.8	74.3	5.5	4.6	
Toronto	513	480	-6.5	0.4*	0.1*	6.5	8.6*	13.5	13.0	74.9	73.3	4.8	5.0	
Vancouver	278	261	-6.1	0.5	0.1*	6.5	8.6	13.7	12.5	74.8	74.4	4.6	4.4	
Winnipeg	153	149	-2.3	-	-	4.1	5.8*	21.6	15.3*	69.1	74.9	5.0	4.0	

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

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

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

The increase in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, all but Ontario posting increases. The largest increases were in Newfoundland and Saskatchewan (5.5 percentage points each), and Manitoba (5.4 percentage points). Ontario posted a marginal drop of only 0.7 percentage point.

L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, celles-ci ayant toutes enregistrées des hausses, à l'exception de l'Ontario. Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve et en Saskatchewan (5,5 points de pourcentage), et au Manitoba (5,4 points de pourcentage). L'Ontario a enregistré une légère baisse de 0,7 point de pourcentage.

Table 5.6

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

Tableau 5.6

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

Fare type group – Groupe tarifaire											
City of enplanement	First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Ville d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Économique		Réduit		Autre			
		Change 1992	Change 1992/1991 Variation	Change 1992	Change 1992/1991 Variation	Change 1992	Change 1992/1991 Variation	Change 1992	Change 1992/1991 Variation	Change 1992	Change 1992/1991 Variation
		\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>											
Calgary	–	...	222.6	4.4	147.7	0.3	103.4	15.7	74.4	36.6	
Edmonton <sup>1</sup>	–	...	134.6*	12.8	128.2	-1.1	89.2	14.4	68.2*	82.3	
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...	
Montréal <sup>2</sup>	–	...	219.7	10.2	179.6	-1.1	127.8	-0.2	80.5	2.5	
Ottawa	–	...	192.4	12.7	160.1	2.7	106.5	2.0	94.4	31.6	
Regina	–	...	–	20.5	180.8*	0.6	112.2	14.6	86.5*	100.7	
Saskatoon	–	...	–	...	175.8	1.0	102.0	5.3	79.6*	95.7	
Toronto	–	...	212.1	12.9	173.6	0.5	120.7	-1.5	87.9	9.1	
Vancouver	–	...	212.0	-6.5	153.7	-0.9	97.8	19.6	76.0	86.5	
Winnipeg	–	...	196.8*	-2.1	215.3	-2.3	124.8	24.1	115.2*	57.1	
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>											
Calgary	–	...	596.0*	0.9	447.1	3.1	211.5	1.1	227.5*	6.5	
Edmonton <sup>1</sup>	–	...	482.7*	-2.3	338.5	1.3	172.8	2.4	189.1	11.9	
Halifax	–	...	327.2*	4.9	265.1	1.7	134.5	-0.5	142.3	14.2	
Montréal <sup>2</sup>	–	...	607.8	1.6	376.3	0.6	223.2	-0.5	208.0	4.9	
Ottawa	–	...	551.8	-3.0	379.5*	-3.0	221.4	5.4	237.8	5.3	
Regina	–	...	466.3*	5.7	395.8*	2.3	183.3	-5.2	182.7*	33.8	
Saskatoon	–	...	461.7*	2.8	377.3*	-3.1	178.9	0.9	161.7	15.9	
Toronto	826.1*	12.0	567.9*	2.3	391.4	2.2	191.9	1.8	187.7	6.1	
Vancouver	885.2*	5.9	660.0	2.6	410.9	4.9	213.1	4.8	208.5	1.9	
Winnipeg	–	...	409.5	4.8	337.6	-0.1	157.4	-1.2	162.3	20.0	

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

<sup>2</sup> 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'.

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the fourth quarter of 1992 compared to the same quarter in 1991.

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du quatrième trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in six of the selected Canadian cities<sup>1</sup>. The largest increases were 8.7 percentage points in Saskatoon, and 5.3 percentage points in Calgary and Regina. The largest decrease during this period was 1.8 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), seven out of the ten cities of enplanement posted gains. The increases ranged from 0.2 percentage point in Halifax to 5.8 points in Winnipeg. In eight of the ten cities the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70.0%; Regina (77.8%) ranked first, followed by Calgary and Winnipeg (74.9% each).

For long-haul business class fares, the leading cities were Calgary (10.2%) and Ottawa (9.3%). All ten cities recorded increases in the use of business class fares.

### Average Fares

During the fourth quarter of 1992, the average domestic air fare reported by the major Canadian carriers increased by 4.6% from the same quarter of last year.

According to the fare basis data, during the fourth quarter of 1992, the average fare (all fares) paid by passengers on all domestic city-pairs was \$182, as compared to the \$174 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$319, an increase of 1.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$206 in Toronto to a low of \$167 in Saskatoon. The national average domestic fare of \$182 was also exceeded in Vancouver and Winnipeg (\$195 each). Fares decreased relative to a year ago in only one of the ten selected cities, Winnipeg, where the average fare went down by 2.0%.

During the fourth quarter of 1992, for long-haul services, business class fares increased in eight of the ten selected cities, while economy class fares increased in seven. For short-haul trips, six cities posted increases for business class fares, while economy fares increased in five cities<sup>1</sup> (see Table 5.6). This table also shows that average discount fares rose in six cities<sup>1</sup> for long-haul trips. Ottawa registered the most notable increase (5.4%) for long-haul discount trips. Winnipeg (24.1%) posted the largest increase for short-haul discount trips over this study period.

<sup>1</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans six des villes canadiennes choisies<sup>1</sup>. Les hausses les plus fortes ont été observées à Saskatoon (8.7 points de pourcentage), et Regina et Calgary (5.3 points de pourcentage). Au cours de cette période, la baisse la plus forte a été observée à Ottawa, soit de 1.8 point de pourcentage.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont enregistré des hausses. Les hausses variaient entre 0.2 point de pourcentage à Halifax et 5.8 points de pourcentage à Winnipeg. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70,0% dans huit des dix villes: Regina (77,8%), s'est classée au premier rang, suivie de Calgary et Winnipeg (74,9%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Calgary (10,2%) et Ottawa (9,3%). Toutes les villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

### Tarifs moyens

Au cours du quatrième trimestre de 1992, le tarif aérien moyen intérieur déclaré par les principaux transporteurs canadiens a augmenté de 4,6% par rapport à la même période de l'année dernière.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du quatrième 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 \$182, comparativement à \$174 au cours du trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à \$319, soit une hausse de 1,6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

À niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$206 à Toronto et \$167 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver et à Winnipeg (\$195). Les tarifs ont diminué dans seulement une des dix villes choisies par rapport à l'année précédente, Winnipeg, où une perte de 2,0% fut observée.

Au cours du quatrième trimestre de 1992, pour les services long-courriers, les tarifs de la classe affaires ont augmenté dans huit des dix villes choisies, alors que les tarifs de la classe économique ont augmenté dans sept des villes. Pour les services court-courriers, six villes ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires; les tarifs économiques ont augmenté dans cinq villes<sup>1</sup> (voir tableau 5.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six des villes<sup>1</sup> pour les services long-courriers. Ottawa a enregistré la plus forte hausse (5,4%) pour les services long-courriers à prix réduit. Winnipeg (24,1%) a enregistré la hausse la plus forte pour les services court-courriers à prix réduit au cours de la période sous étude.

<sup>1</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

Among the ten cities, the passengers who paid, on average, the highest business class fares for short-haul trips, were those in Calgary (\$223) and Montréal (\$220), while those who enplaned in Vancouver paid the highest for long-haul trips (\$660). The highest economy class average fare for short-haul trips was \$215 in Winnipeg, while a high of \$447 for long-haul economy class trips was recorded in Calgary.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary (\$223) et à Montréal (\$220) que les tarifs des vols réguliers intérieurs d'affaires court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que c'est à Vancouver (\$660) 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 (\$215), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (\$447).

**Notes to Users****Methodology and Data Limitations****General**

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

**Civil Aviation Financial and Operational Surveys****Coverage/Survey Universe**

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Air Carrier Operations in Canada** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

**Survey Methodology**

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If

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

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

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

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

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

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

**Méthodes d'enquête**

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

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

there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

#### Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

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

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

#### 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. In particular, enplaned goods and goods tonne-kilometres on charter services have been revised for 1991.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1992 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1991 data:

	1991	1992	Change		
				Variation	Total
Level I	4	4	-		Niveau I
Level II	22	19	-13.6		Niveau II
Level III	71	77	+8.5		Niveau III
Level IV	167	143	-14.4		Niveau IV
<b>Total</b>	<b>264</b>	<b>243</b>	<b>-8.0</b>		<b>Total</b>

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 13.
- 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. En particulier, les marchandises embarquées et les tonnes-kilomètres de marchandises sur les services d'affrètement ont été révisées pour 1991.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1991 sont également présentées.

- |              | 1991       | 1992       | Change      |              |
|--------------|------------|------------|-------------|--------------|
|              |            |            |             | Variation    |
| Level I      | 4          | 4          | -           | Niveau I     |
| Level II     | 22         | 19         | -13.6       | Niveau II    |
| Level III    | 71         | 77         | +8.5        | Niveau III   |
| Level IV     | 167        | 143        | -14.4       | Niveau IV    |
| <b>Total</b> | <b>264</b> | <b>243</b> | <b>-8.0</b> | <b>Total</b> |
- c) Pour le quatrième trimestre de 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 13.
  - d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
  - e) Au deuxième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affréter. En mai 1991, avec l'achat des actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, par le transporteur régional de PWA, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont formé la compagnie Inter-Canadien Inc.
  - f) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.
  - g) Au cours du premier trimestre de 1992, AirBC a révisé ses définitions des diverses catégories de l'emploi.

## Glossary

### Terms Related to Civil Aviation Data

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Terms Related to Fare Basis Data

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

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

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

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

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

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

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

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

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

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

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

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

#### Other Terms

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

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

## Glossaire

### Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

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

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

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

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de 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

# INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then **Canadian Social Trends** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, **Canadian Social Trends** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, **Canadian Social Trends** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, **Canadian Social Trends** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

## CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

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

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

# VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE ŒUVRE ORIGINALE ?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, **Tendances sociales canadiennes** brossé le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, **Tendances sociales canadiennes** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

**Tendances sociales canadiennes** présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

## TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

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

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





# ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:	PHONE:	FAX TO:	METHOD OF PAYMENT:				
Marketing Division Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario Canada K1A 0T6 <small>(Please print)</small>	1-800-267-6677 <small>Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.</small>	(613) 951-1584 <small>VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.</small>	<small>(Check only one)</small> <input type="checkbox"/> <b>Please charge my:</b> <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> MasterCard Card Number <input type="text"/> Signature <input type="text"/> Expiry Date <input type="text"/> <input type="checkbox"/> <b>Payment enclosed</b> \$ <input type="text"/> <small>Please make cheque or money order payable to the Receiver General for Canada - Publications.</small> <input type="checkbox"/> <b>Bill me later</b> (Pre-payment required for all publications except subscriptions. Maximum credit \$500.) <input type="checkbox"/> <b>Purchase Order Number</b> <input type="text"/> <small>(Please enclose)</small>				
Company	Department	Attention	Authorized Signature				
Address	City <input type="text"/> Province <input type="text"/>	Postal Code <input type="text"/> Phone <input type="text"/> Fax <input type="text"/>					
Please ensure that all information is completed.							
Catalogue Number	Title	Date of Issue or Indicate an "S" for subscriptions	Annual Subscription or Book Price			Quantity	Total
			Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$		
<b>SUBTOTAL</b>							
<b>DISCOUNT</b> (if applicable)							
<b>GST (7%)</b> (Canadian clients only)							
<b>GRAND TOTAL</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>► Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.</li> <li>► GST Registration # R121491807</li> <li>► Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada - Publications.</li> <li>► Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.</li> </ul>						<b>PF 093022</b>	

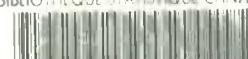
**THANK YOU FOR YOUR ORDER!**



Statistics Canada Statistique Canada

Canada





1010151529

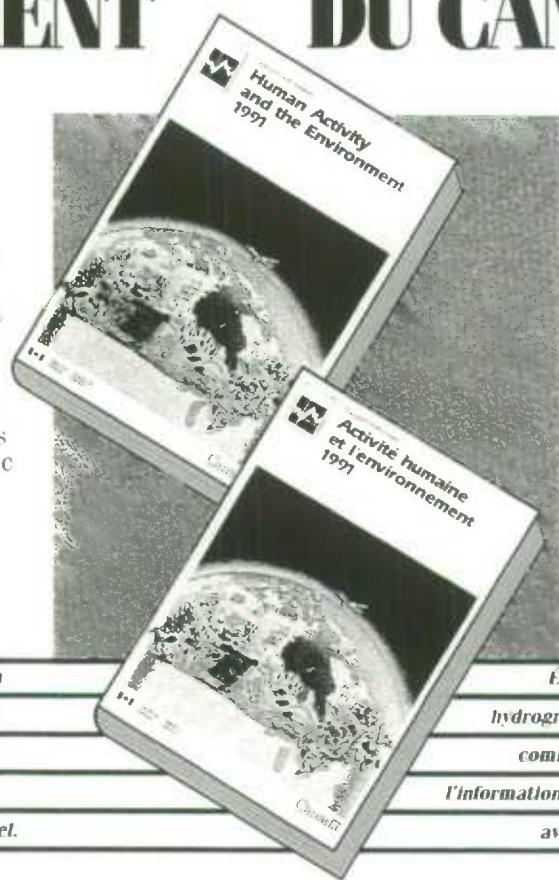
# CANADA'S ENVIRONMENT

# ENVIRONNEMENT DU CANADA

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

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

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



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

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

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

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

#### Order your copy today!

*Human Activity and the Environment*,  
(Catalogue No. 11-509E) \$35 in Canada, US \$42 in the United States and US \$49 in other countries.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Statistics Canada

Statistique Canada

Canada

## THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE

# TRANSPORTATION

### SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

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

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

#### *Trucking in Canada*

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

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

#### *Rail in Canada*

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

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

#### *Shipping in Canada*

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

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

#### *Surface and Marine Transport Bulletin*

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

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

#### *The Special Transportation Package*

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

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

#### To order write:

Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

For faster ordering, call 1 800 267-6677, or fax (613) 951-1584. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

## POUR TOUT SAVOIR SUR LES

# TRANSPORTATION

### MARITIME ET TERRESTRE

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

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

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

#### *Le camionnage au Canada*

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

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

#### *Le transport ferroviaire au Canada*

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

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

#### *Le transport maritime au Canada*

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

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

#### *Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime*

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

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

#### *Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports*

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

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

#### Pour commander, écrivez à :

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