

8



Catalogue 51-002 Quarterly

Air Carrier Operations in Canada

July-September 1993

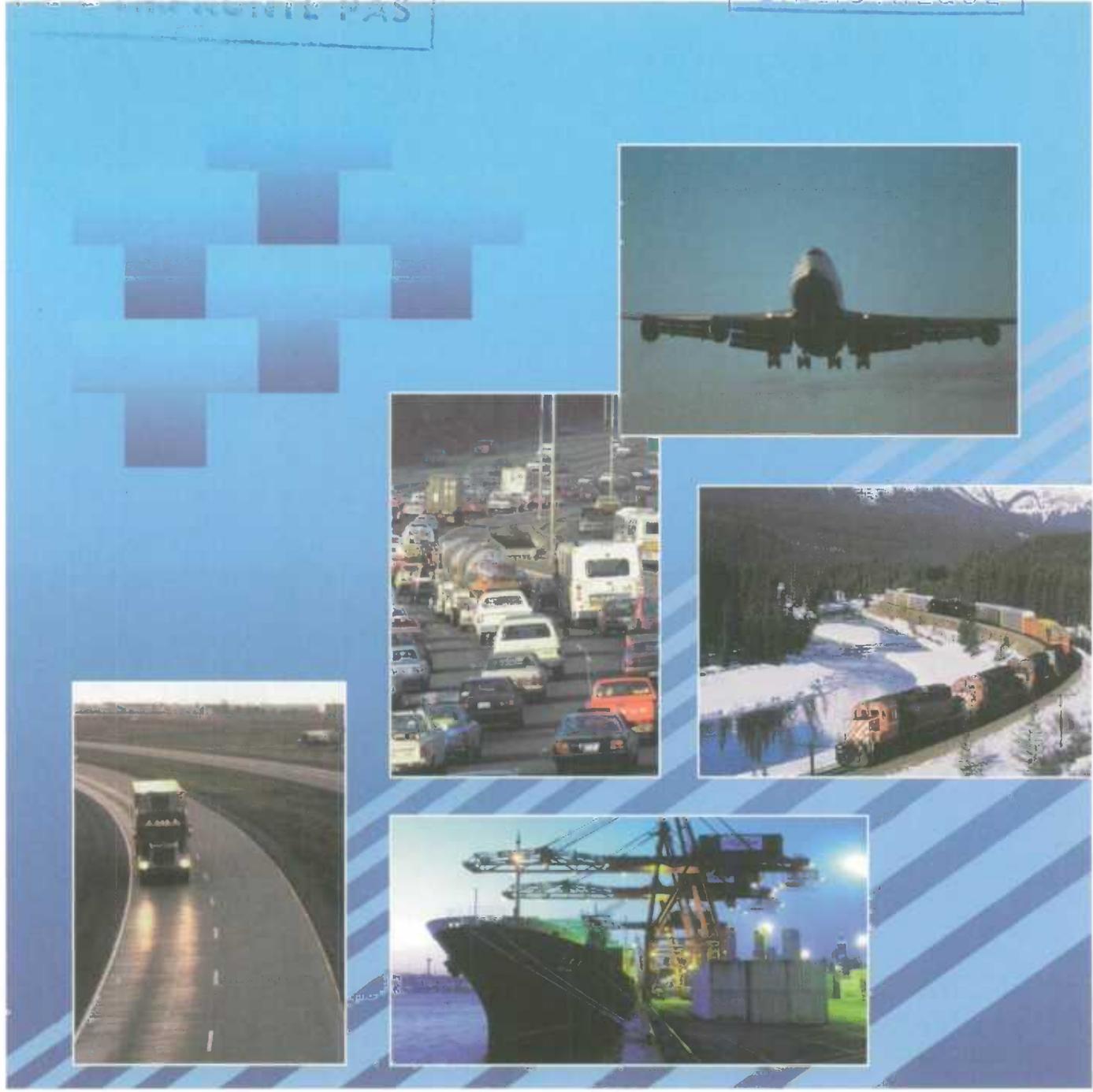
Catalogue 51-002 Trimestriel

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1993



NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS



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: (819) 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

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
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
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)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

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 ordinaire 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 au:

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

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: (819) 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

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, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
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)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Air Carrier Operations in Canada

July-September 1993

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

Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1993

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1994

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.

July 1994

Price: Canada: \$25.00 per issue,
\$99.00 annually

United States: US\$30.00 per issue,
US\$119.00 annually

Other Countries: US\$35.00 per issue,
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 24, No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1994

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

Juillet 1994

Prix : Canada : 25 \$ l'exemplaire,
99 \$ par année

États-Unis : 30 \$ US l'exemplaire,
119 \$ US par année

Autres pays : 35 \$ US l'exemplaire,
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 24, n° 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. 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, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

Conversion Factors

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

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

Acknowledgements

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

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Remerciements

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

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents

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

Table des matières

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

Table of Contents – Concluded

	Page
SECTION 5 FARE BASIS DATA	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26
Glossary	27

Table des matières – fin

	Page
SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossaire	29

HIGHLIGHTS

Operating Statistics

- Both passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian air carriers on scheduled routes decreased by roughly 3% in the third quarter of 1993, when compared to the third quarter of 1992. The domestic sector experienced most of the decline, dropping 7% in passenger-kilometres. Decreases of 7% to 12% have occurred in each of the last four quarters. Meanwhile, charter services continued to show strong growth, with increases of 6% in passengers carried and 5% in passenger-kilometres flown during the third quarter of 1993. Once again the domestic charter market grew rapidly, led by the large charter carriers Canada 3000, Air Transat and Royal Aviation. As the domestic scheduled market lost roughly 400 million passenger-kilometres, the domestic charter market picked up about 200 million. This represents an increase of 24% over the third quarter of 1992. In the previous three quarters the increases in the domestic charter market were roughly 40%.
- The Air Canada Connectors (the Air Canada affiliate network of scheduled carriers) reported a decrease of 3% in passenger-kilometres flown in the third quarter of 1993. Air Alliance, the Québec based Air Canada affiliate did not operate for over a month in this quarter due to a labour dispute involving their pilots.
- The Canadian Partners (the Canadian Airlines International Ltd. [CAIL] affiliate network) reported that passenger-kilometres grew by 2% in the third quarter of 1993. Structural changes involving routes and aircraft type occurred within the network early in 1993. These changes were most pronounced for Ontario Express, the Ontario based affiliate. During the first quarter of 1993 Ontario Express dropped many of its destinations, including all transborder operations and several northern Ontario points. Between the third quarter of 1992 and the third quarter of 1993, the number of aircraft in the fleet of Ontario Express declined from 26 to 8. Six of the eight aircraft used in the third quarter of 1993 were Aerospatiale ATR 42's, which seat 44 passengers. During 1992, Ontario Express used largely a combination of three other smaller aircraft types. Effectively, the carrier became much smaller, with fewer destinations, served by larger aircraft. However, as noted, passenger-kilometres flown by the whole affiliate group increased. Overall, the number of employees in the CAIL network of

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers transportés et le nombre de passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs aériens canadiens sur les liaisons régulières ont diminué d'environ 3% au troisième trimestre de 1993, par rapport au troisième trimestre de 1992. Le secteur intérieur a connu la plus importante baisse, le nombre de passagers-kilomètres régressant de 7%. Des diminutions de 7% à 12% ont été réalisées au cours de chacun des quatre derniers trimestres. Toutefois, les services d'affrètement ont continué d'afficher une forte croissance, avec des hausses de 6% du nombre de passagers transportés et de 5% du nombre de passagers-kilomètres réalisés au cours du troisième trimestre de 1993. Le marché des services d'affrètement intérieurs, ayant à sa tête les principaux transporteurs des services d'affrètement, Canada 3000, Air Transat et Royal Aviation a encore une fois connu un essor. Alors que le marché des services réguliers intérieurs a accusé un repli d'environ 400 millions de passagers-kilomètres, le marché des services d'affrètement a enregistré une augmentation d'environ 200 millions. Cela représente une hausse de 24% par rapport au troisième trimestre de 1992. Pour les trois trimestres précédents, le marché des services d'affrètement intérieurs a accusé une croissance d'environ 40%.
- Les liaisons Air Canada (le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada sur les services réguliers) ont déclaré une diminution de 3% du nombre de passagers-kilomètres réalisés au troisième trimestre de 1993. Air Alliance, le transporteur affilié d'Air Canada situé au Québec, n'a exercé aucune activité pendant un mois, à cause d'un conflit de travail impliquant ses pilotes.
- Les partenaires de Canadien (le réseau de transporteurs affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée [LACI] ont déclaré une augmentation de 2% du nombre de passagers-kilomètres au troisième trimestre de 1993. Des changements structurels au chapitre des liaisons et des types d'aéronefs ont été effectués à l'intérieur du réseau au début de 1993. Ces changements ont surtout marqué Ontario Express, le transporteur affilié situé en Ontario. Au cours du premier trimestre de 1993, Ontario Express a cessé de desservir plusieurs de ses destinations, incluant toutes ses liaisons transfrontalières et plusieurs points du nord de l'Ontario. Entre le troisième trimestre de 1992 et le troisième trimestre de 1993, le nombre d'appareils dans le parc aérien d'Ontario Express a chuté de 26 à 8. L'appareil Aerospatiale ATR 42 qui contient 44 sièges comptait pour six des huit appareils utilisés au troisième trimestre de 1993. En 1992, Ontario Express a surtout utilisé une combinaison de trois autres types d'appareils plus petits. Effectivement, le transporteur est devenu beaucoup plus petit, desservant moins de destinations avec de plus gros appareils. Cependant, tel que noté, le nombre de passagers-kilomètres réalisés par l'ensemble du groupe des affiliés

affiliates was 14% less in the third quarter of 1993 than in the same quarter of 1992.

- Both Air Canada and CAIL reported improved passenger load factors (a measure of the fullness of the aircraft), on their scheduled operations in the third quarter of 1993. CAIL in particular reported a notable improvement, increasing from 72.8% in the third quarter of 1992 to 76.7% in the same quarter of 1993. Both major carriers reported that available seat-kilometres (a measure of capacity offered) dropped by roughly 5% this quarter.

Financial Statistics

- For the second consecutive quarter, Canadian air carriers reported a substantial improvement in their operating performance (operating revenue minus operating expenses). Combining the operating performance with the interest accounts (interest income and interest expenses) gives the "basic" performance, an idea of how the industry performed after the basic costs of operations and aircraft payments are deducted from revenues. The basic income of the industry in the third quarter of 1993 increased by \$112 million to \$145 million. Air Canada improved by \$56 million and CAIL by \$34 million, while both affiliate networks improved by \$8 million. The carriers which make up the CAIL network have been the same since the second quarter of 1991. In the ten quarters since then, this is the first time in which the network has reported a basic income. However, during this period, each of the two affiliate networks has shown an improvement in their basic performance every quarter, when compared to the same quarter of the previous year.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the third quarter 1993 economy fare index for domestic scheduled services jumped by 17%, while the discount fare index increased by 2%. For international markets, the discount fare index increased by less than 1%, while the economy fare index increased by 4% from the previous year.
- During the third quarter of 1993, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 69% in the third quarter of 1992. In international markets, almost four out of every five scheduled passengers (78%) flew on discount fares.

s'est accru. L'effectif total du réseau de transporteurs affiliés de LACI a accusé un recul de 14% au troisième trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992.

- Air Canada et LACI ont déclaré des coefficients de remplissage (une mesure dans laquelle l'appareil est rempli) améliorés au titre des activités régulières au troisième trimestre de 1993. LACI, en particulier, a déclaré une amélioration importante du coefficient de remplissage, celui-ci passant de 72,8% au troisième trimestre de 1992 à 76,7% au cours de la même période en 1993. Les deux principaux transporteurs ont déclaré une diminution d'environ 5% du nombre de sièges-kilomètres disponibles (une mesure de la capacité offerte) au cours de ce trimestre.

Données financières

- Pour le deuxième trimestre consécutif, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une amélioration importante de leur rendement d'exploitation (recettes d'exploitation moins dépenses d'exploitation). La combinaison du rendement d'exploitation avec les comptes d'intérêts (revenus d'intérêts et intérêts versés) fournit le rendement de «base» de l'industrie. Cela donne une bonne indication de la performance d'une industrie une fois que les coûts d'exploitation de base et les paiements des aéronefs sont déduits des recettes d'exploitation. Le revenu découlant de ce calcul pour l'industrie au troisième trimestre de 1993 a augmenté de 112 millions\$ pour atteindre 145 millions\$. Le revenu d'Air Canada s'est accru de 56 millions\$ et celui de LACI, de 34 millions\$. Le revenu des réseaux des transporteurs affiliés a progressé de 8 millions\$. Les transporteurs qui forment le réseau de LACI sont les mêmes depuis le deuxième trimestre de 1991. C'est la première fois, au cours des dix trimestres qui ont suivi cette période, que le réseau déclare un revenu de «base». Toutefois, durant cette période, chacun des deux réseaux de transporteurs affiliés ont enregistré une amélioration de leur rendement de «base» à chaque trimestre, comparativement au même trimestre de l'année précédente.

Données sur la base tarifaire

- Au cours du troisième trimestre de 1993, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs s'est accru de 17% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 2%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs réduits a montré une augmentation de moins de 1%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré une augmentation de 4% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du troisième trimestre de 1993, 68% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 69% au cours du troisième trimestre de 1992. Dans les marchés internationaux, près de quatre passagers sur cinq (78%) ont voyagé à prix réduit.

- The decrease in the use of discount fares in the third quarter of 1993 was widespread among the provinces, with six provinces posting decreases. Saskatchewan and Quebec posted the largest decreases, with reductions of about 4 and 3 percentage points, respectively, when compared to the same period in 1992.
- During the third quarter of 1993, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$193, up 8% from the average of \$179 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$384, up 2% from a year earlier.
- Six des provinces ont connu des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1993. La Saskatchewan et le Québec, avec des baisses respectives d'environ 4 et 3 points de pourcentage, ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1992.
- Au cours du troisième trimestre de 1993, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à 193\$, une hausse de 8% par rapport au tarif moyen de 179\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 384\$, soit une augmentation de 2% par rapport à la même période de 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 includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

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

Introduction

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

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

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

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

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également 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

Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families, 1988-1992

by R. Lund

For the five years since the beginning of deregulation in 1988, up to and including 1992, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and their networks of affiliate carriers reported a cumulative operating loss of \$318 million. In addition, they earned interest income of \$343 million, and incurred interest expenses of \$1.4 billion. Together these items amounted to a "basic" loss of \$1.4 billion over the period. Based on three quarters of 1993 data, all four groups reported improved positions, compared to the first three quarters of 1992. Air Canada lead the way to this point in 1993, cutting their basic loss in half.

Études spéciales

Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens, 1988-1992

par R. Lund

Pour la période de cinq ans allant du début de la déréglementation en 1988 jusqu'en 1992 inclusivement, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International (LACI) et leurs réseaux de transporteurs affiliés ont déclaré des pertes d'exploitation cumulées de 318 millions\$. De plus, ces compagnies ont déclaré des intérêts créditeurs de 343 millions\$ et des frais d'intérêt de 1.4 milliard\$. Ensemble, ces postes ont représenté des pertes "directes" de 1.4 milliard\$ au cours de la période. Selon les données fournies pour trois trimestres de 1993, les quatre groupes se trouvent dans une meilleure situation par rapport aux trois premiers trimestres de 1992. Air Canada est la compagnie qui a le mieux remonté la pente en 1993, réduisant de moitié ses pertes directes.

Notes:

The income concept examined in this article is referred to as "basic" income, and essentially reflects income from continuing operations before tax. In addition to operating income, it includes interest expense and interest income. Including the interest accounts in the measure allows for financing expenses of all types to be included, not just those contained in the operating expense accounts. Basic income does not include extraordinary items such as capital gains or miscellaneous accounts, and it does not include income tax.

Air Canada and CAIL are the two major air carriers in Canada. Each has an affiliate network of carriers which feed them passengers on scheduled routes. These networks have evolved greatly over their formative years which began before deregulation. Taken together, a major carrier and its affiliate is referred to as a family. In 1992, the Air Canada Connectors included Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The CAIL Partners were Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadian, Ontario Express and Time Air.

Nota:

Le concept de revenu examiné dans cette étude a trait au revenu «direct» et reflète essentiellement le revenu d'exploitation continu avant impôt. En plus du revenu d'exploitation, il comprend les intérêts versés et les revenus d'intérêts. Le fait d'inclure les comptes d'intérêts dans la mesure permet d'inclure tous les types de dépenses financières, et pas seulement ceux contenus dans les comptes de dépenses d'exploitation. Le revenu «direct» ne comprend pas les éléments extraordinaires tels que les gains en capital ou les comptes divers, et l'impôt sur le revenu.

Air Canada et LACI sont les deux principaux transporteurs aériens canadiens. Chacun exploite un réseau de transporteurs affiliés qui l'alimentent en passagers sur des vols réguliers. Ces réseaux ont pris beaucoup d'expansion depuis leurs débuts qui remontent à la période d'avant-déréglementation. On appelle «famille» le transporteur principal et ses transporteurs affiliés. En 1992, Air Canada comptait comme Liaisons Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de LACI étaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air.

Figure 1 shows the basic performance of the major air carriers and their affiliates over the period 1988 to 1992. Figure 2 shows the basic performance as a percentage of total operating revenue.

La figure 1 présente le rendement de base des principaux transporteurs aériens et de leurs compagnies affiliées pour la période 1988-1992. La figure 2 présente le même rendement de base en pourcentage des recettes d'exploitation totales.

Figure 1

Basic Income (loss) of Major Carriers and Affiliates

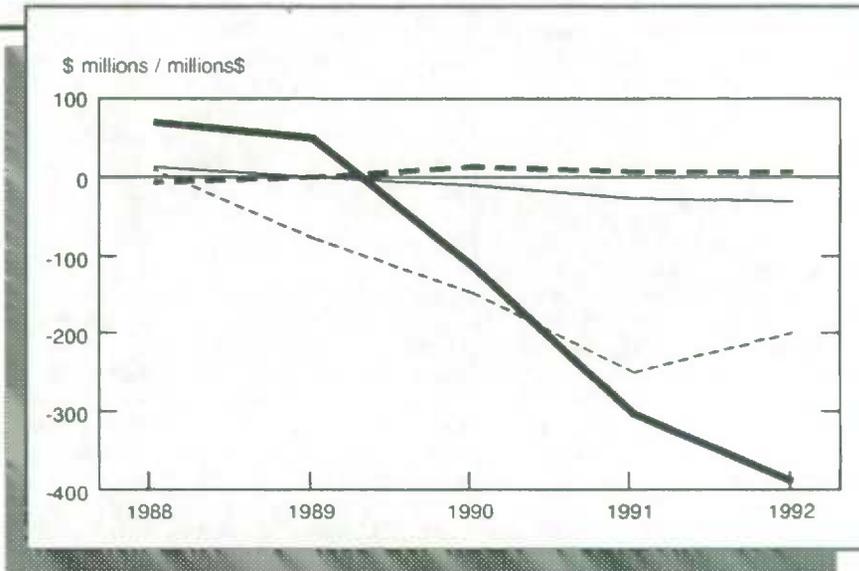


Figure 1

Revenu (perte) direct des principaux transporteurs et des affiliés

Liaisons Air Canada
Les partenaires de Canadien
LACI
Air Canada

Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue

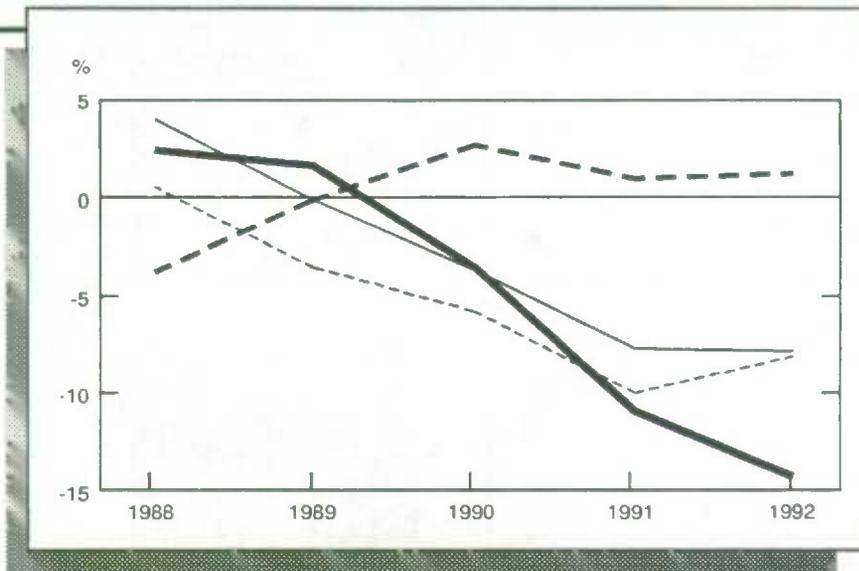


Figure 2

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation

Liaisons Air Canada
Les partenaires de Canadien
LACI
Air Canada

For Air Canada and CAIL, a combination of large operating losses and interest expenses both played a major part in their deteriorating financial performance. Operating incomes in the first years of deregulation (as high as \$143 million for Air Canada and \$38 million for CAIL in 1988) were followed by operating losses in later years (as high as \$231 million for Air Canada in 1992 and \$149 million for CAIL in 1991). The years after 1989 were characterized by

En ce qui concerne Air Canada et LACI, le déclin de leur rendement financier est en grande partie attribuable à une combinaison de pertes d'exploitation et de frais d'intérêt élevés. Ces compagnies ont enregistré des bénéfices d'exploitation au cours des premières années de la déréglementation (jusqu'à 143 millions\$ pour Air Canada et 38 millions\$ pour LACI en 1988), puis des pertes d'exploitation au cours des années suivantes (jusqu'à 231 millions\$ pour Air Canada en 1992 et 149 millions\$ pour LACI

substantially reduced levels of demand for scheduled air services. Also, both major carriers reported substantial increases in their interest expenses after 1989. Air Canada's interest expense grew from roughly \$100 million in 1988 and 1989, to nearly \$200 million in 1992, as a result of their fleet renewal program. CAIL's interest expense doubled after 1989 to roughly \$100 million as they incurred debt associated with the purchase of Wardair. Their long-term debt increased from \$525 million in 1989 to \$852 million in 1990.

Although the basic financial performance of the affiliate networks does not appear noticeably different in Figure 1, substantial differences between the two groups are noticeable in Figure 2. By 1990 both the Air Canada and CAIL networks had reported one good year (basic income of \$11 million to \$14 million), one bad year (basic loss of \$10 million to \$11 million) and one breakeven year. After 1990, the basic financial performance of the two networks diverged noticeably. The Air Canada Connectors stayed profitable, although with relatively low basic incomes of \$4 and \$6 million respectively, in 1991 and 1992. However, the CAIL Partners reported two years with basic losses in the \$30 million range. These losses, taken as a percentage of operating revenue, were similar in magnitude to those reported by the major carriers.

Cumulatively, over the five year period, only one of the four component groups, the Air Canada Connectors, showed a basic income.

en 1991). Après 1989, on a observé une baisse importante de la demande de services aériens réguliers. De même, les deux principaux transporteurs ont déclaré une hausse marquée de leurs frais d'intérêt après 1989. Chez Air Canada, ces frais ont progressé pour passer d'environ 100 millions\$ en 1988 et en 1989 à près de 200 millions\$ en 1992, en raison de son programme de remplacement de la flotte. Les frais d'intérêt de LACI ont doublé après 1989 pour atteindre environ 100 millions\$, la compagnie ayant contracté une dette pour l'achat de la société Wardair. Sa dette à long terme a donc augmenté et est passée de 525 millions\$ en 1989 à 852 millions\$ en 1990.

Bien qu'il ne semble pas y avoir une différence marquée dans le rendement financier de base des transporteurs affiliés à la figure 1, on note des écarts importants entre les deux groupes à la figure 2. En 1990, les réseaux d'Air Canada et de LACI avaient déclaré une bonne année (des revenus directs variant entre 11 millions\$ et 14 millions\$), une mauvaise année (des pertes directes variant entre 10 millions\$ et 11 millions\$) et une année au seuil de rentabilité. Après 1990, on a observé un écart considérable dans le rendement financier de base des deux réseaux. Les transporteurs affiliés d'Air Canada sont demeurés rentables, bien qu'ayant généré des revenus directs relativement peu élevés (4 millions\$ et 6 millions\$ respectivement en 1991 et en 1992). Toutefois, les partenaires de LACI ont déclaré deux années de pertes directes de l'ordre de 30 millions\$. Ces pertes, exprimées en pourcentage des recettes d'exploitation, étaient de grandeur semblables à celles déclarées par les principaux transporteurs.

Sur une base cumulative, au cours de la période de cinq ans, une seule des quatre composantes, soit les Liaisons d'Air Canada, ont déclaré des revenus directs.

Figure 3

Cumulative Basic Income (loss), 1988-1992

Figure 3

Revenu (perte) direct cumulé, 1988-1992

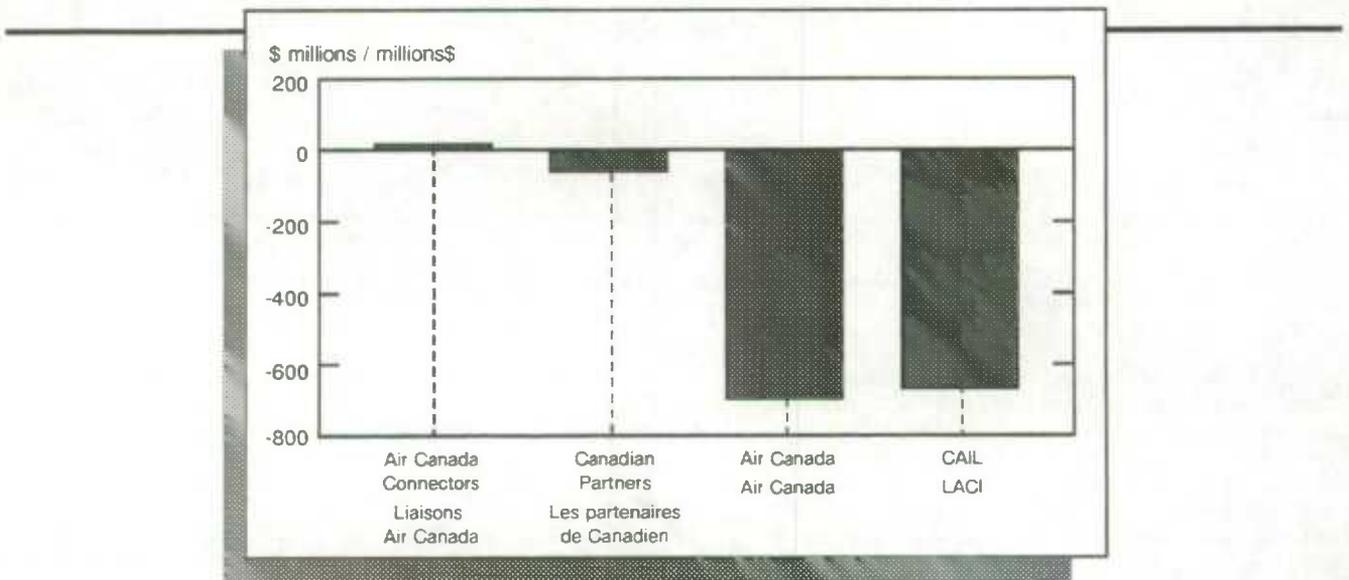


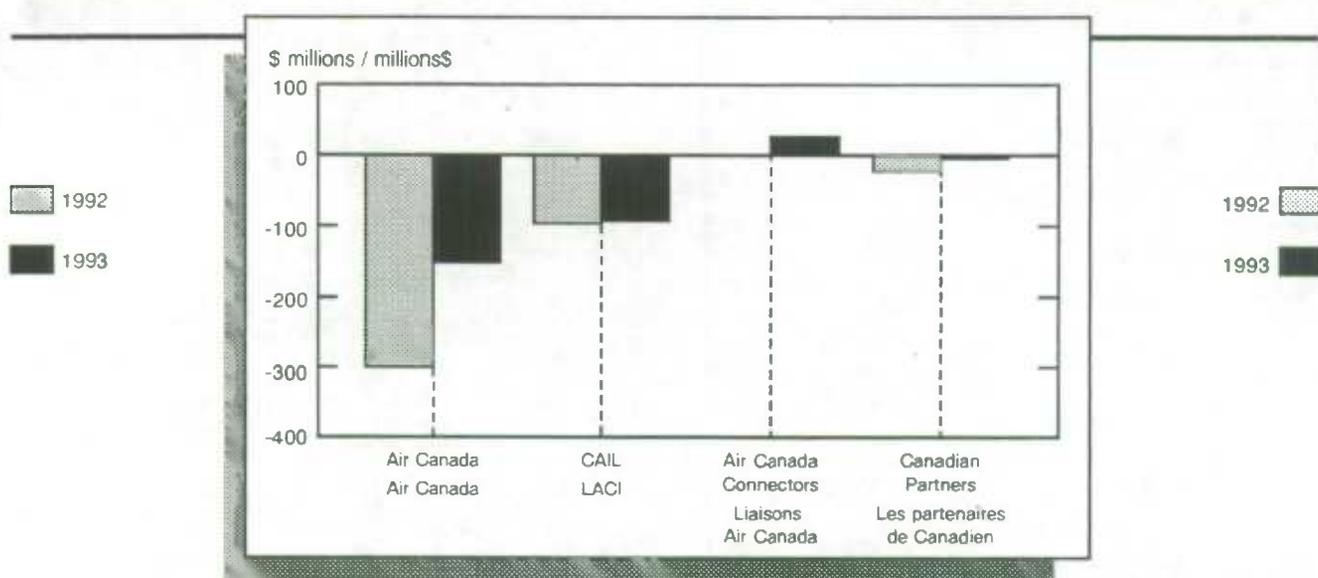
Figure 4, using data from the first three quarters of 1992 and 1993, shows that an improvement in the basic performance was reported by each of the components of the two families of scheduled air carriers in 1993. Air Canada reduced its basic loss by nearly 50%, while CAIL remained at roughly the same position. Both affiliate networks improved their basic financial performance by just over \$20 million. Air Canada cited rigorous cost management as the reason for the improvement, noting that 65% of the air carrier's employees have accepted a wage reduction.

Si l'on se fonde sur les données des trois premiers trimestres de 1992 et de 1993, on remarque à la figure 4 que chacune des composantes des deux familles de transporteurs aériens réguliers a déclaré avoir amélioré son rendement de base en 1993. Air Canada a réduit ses pertes directes de près de 50%, tandis que LACI a conservé à peu près la même position. Les deux réseaux de transporteurs affiliés ont amélioré leur rendement financier de base d'un peu plus de 20 millions\$. Pour expliquer cette amélioration, Air Canada a cité une gestion rigoureuse des coûts, notant que 65% des employés du transporteur aérien ont accepté une réduction de salaires.

Figure 4

Basic Income (loss) of the Major Carriers and Affiliate Networks
Third Quarter Year-to-Date, 1992-1993

Revenu (perte) direct des principaux transporteurs et des réseaux de transporteurs affiliés
Données cumulées au troisième trimestre, 1992-1993



Text Table 1

Cumulative Financial Data, Major Carriers and the Affiliate Networks, 1988-1992

Tableau explicatif 1

Données financières cumulées, principaux transporteurs et réseaux de transporteurs affiliés, 1988-1992

	Air Canada Connectors	Canadian Partners	Air Canada	CAIL
	Liaisons Air Canada	Partenaires de Canadien		LACI
	\$'000,000			
Operating Revenue - Recettes d'exploitation	2,099	1,763	14,613	11,685
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	1,861	1,745	14,838	12,033
Operating Income (loss) - Revenus (pertes) d'exploitation	238	18	(225)	(349)
Interest Income - Revenus d'intérêts	5	4	243	90
Interest Expenses - Intérêts versés	229	84	715	410
Basic Income (loss) - Revenus (pertes) directs	14	(62)	(696)	(669)
Capital Gain (loss) - Gains (pertes) en capital	(1)	(12)	230	79
Miscellaneous Income (expenses) - Revenus (dépenses) divers	(8)	6	(64)	(210)
Income Tax (refund) - Impôts sur le revenu (remboursements)	4	3	(31)	(92)
Net Income (loss) - Revenus (pertes) nets	1	(71)	(499)	(708)

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Third Quarter 1993
by R. Lund

Text Table 4

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Third Quarter 1993

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Troisième trimestre 1993
par R. Lund

Tableau explicatif 4

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Troisième trimestre 1993

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	3,168	1,981	920	793
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-0.2	-7.0	-7.9	1.6
Market Share – Part du marché	%	46.2	28.9	13.4	11.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	6 846	6 147	433	361
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-3.4	0.4	-2.7	2.3
Market Share – Part du marché	%	49.7	44.6	3.1	2.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	9 568	8 017	855	760
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-5.0	-4.8	-10.0	-0.9
Market Share – Part du marché	%	49.8	41.8	4.5	4.0
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	687	685	121	94
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-0.1	5.6	2.2	4.9
Market Share – Part du marché	%	43.3	43.2	7.6	5.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	89	67	51	44
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-5.4	-7.3	-16.0	-11.0
Market Share – Part du marché	%	35.4	26.7	20.4	17.6
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	4,088	2,774	5,150	1,712
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-2.0	-4.7	-2.9	-3.7
Market Share – Part du marché	%	59.6	40.4	75.0	25.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	7 278	6 509	12 993	791
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-3.4	0.5	-1.7	-0.5
Market Share – Part du marché	%	52.8	47.2	94.2	5.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	10 422	8 777	17 584	1 615
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-5.4	-4.4	-4.9	-5.9
Market Share – Part du marché	%	54.3	45.7	91.6	8.4
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	808	780	1 373	215
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	0.2	5.5	2.7	3.4
Market Share – Part du marché	%	50.9	49.1	86.5	13.5
Hours Flown – Heures de vol	'000	140	111	156	95
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-9.6	-8.8	-6.2	-13.7
Market Share – Part du marché	%	55.8	44.2	62.1	37.9

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1992 and 1993, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data.

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1992 et 1993, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1993, comprenait Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. 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.

Structural changes involving routes and aircraft type which occurred within the CAIL network will affect data for all quarters of 1993. These changes were most pronounced for Ontario Express, the Ontario based affiliate. During the first quarter of 1993, Ontario Express dropped many of its destinations, including all transborder operations and several northern Ontario points.

Les changements structurels au chapitre des liaisons et des types d'aéronefs qui ont été effectués à l'intérieur du réseau de LACI auront une incidence sur les données pour tous les trimestres de 1993. Ces changements ont surtout marqué Ontario Express, le transporteur affilié situé en Ontario. Au cours du premier trimestre de 1993, Ontario Express a cessé de desservir plusieurs de ses destinations, incluant toutes ses liaisons transfrontalières et plusieurs points du nord de l'Ontario.

FOR FURTHER READINGSelected Publications
from Statistics Canada**LECTURES SUGGÉRÉES**Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service , Bilingue, Huit numéros/année. 50-002
Air Carrier Operations in Canada , Quarterly, Bilingual	Opérations des transporteurs aériens au Canada , Trimestriel, Bilingue 51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin , Monthly, Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service , Mensuel, Bilingue 51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Quarterly, Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Trimestriel, Bilingue 51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annuel, Bilingue 51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report , Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , Annuel, Bilingue 51-205
Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual	Aviation civile canadienne , Annuel, Bilingue 51-206
Air Charter Statistics , Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens , Annuel, Bilingue 51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , Occasional, issued in 1993.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , Hors série, publiée en 1993. 51-501
Railway Carloadings , Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue 52-001
Railway Operating Statistics , Monthly, Bilingual	Statistique de l'exploitation ferroviaire , Mensuel, Bilingue 52-003
Rail In Canada , Annual, Bilingual	Le transport ferroviaire au Canada , Annuel, Bilingue 52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Monthly, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Mensuel, Bilingue 53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annuel, Bilingue 53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annuel, Bilingue 53-218
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue 53-219
Trucking in Canada , Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada , Annuel, Bilingue 53-222
Shipping in Canada , Annual, Bilingual	Le transport maritime au Canada , A., Bil. 54-205

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 faite par téléphone ou télécopieur.

Section 1
THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1
Ratios - Canadian Air Carriers, Level I,
July-September 1993

Section 1
REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1
Rapports - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1993

		Total		Change Variation %	
		1992	1993		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.105	0.110	4.8	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.383	0.342	-10.7	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.903	0.921	2.0	
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	42 588	48 720	14.4	
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	105.98	112.17	...	
		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.290	0.100	0.112	0.268
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	2.988	0.328	0.340	7.457
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.911	0.835	0.941	2.737
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$	45 110	44 048	55 158	46 133
Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	129.88	110.80	112.54	114.58

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
July-September 1993

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
Juillet-septembre 1993

		1992	1993	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	27 445.0	28 753.0	4.8
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 223.0	12 396.0	1.4
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	480 212	490 420	2.1
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	1 7497.3	17 056.3	-2.5
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	177.0	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	156.2	155.1	-0.7
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	106.9	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1369.9	1 510.8	10.3
Average cost of air fares (Level I carriers) ⁴ - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	179.2	192.7	7.5
- International travel - Voyages internationaux	\$	377.6	383.9	1.7
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		128.4	130.6	1.7
- Transportation - Transports		122.4	125.8	2.8
- Public transportation - Transport public		136.5	141.5	3.7
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	133.2	136.0	2.1
Air fare index (Level I carriers) ⁴ - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I) ⁴	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		138.5	149.4	7.9
- International travel - Voyages internationaux		115.4	118.0	2.3
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		111.2	114.6	3.1
- Transport industry - Industrie du transport		99.8	102.5	2.7
- Air transportation - Transport aérien		89.2	76.9	-13.8
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	%	15.0	12.6	-16.1

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

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

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

² Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

³ This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period July-September 1990, the per capita trip spending totalled \$109 and the average spending per trip, \$190. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1992, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période Juillet-septembre 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$109 et les dépenses moyennes par voyage, \$190.

⁴ As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario express) sont également inclus.

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
 July-September 1993**
Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
 canadiens, Juillet-septembre 1993**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	102	94	-7.8	251	235	-6.0
Passengers – Passagers	8 884	8 706	-2.0	8 993	8 824	-1.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 156 120	170 603	9.3	163 309	181 939	11.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	19 503 614	19 359 033	-0.7	19 529 162	19 384 899	-0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 950 361	1 935 903	-0.7	1 952 916	1 938 490	-0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	376 510	420 413	11.7	378 385	422 148	11.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 326 872	2 356 316	1.3	2 331 301	2 360 638	1.3
Hours flown – Heures de vol	448	417	-6.9	615	595	-3.2
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	7 374	7 113	-3.5	7 387	7 128	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 121 570	132 150	8.7	121 993	132 634	8.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	14 266 545	13 876 219	-2.7	14 269 656	13 879 353	-2.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 426 655	1 387 622	-2.7	1 426 966	1 387 935	-2.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	358 534	400 435	11.7	358 605	400 513	11.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 785 189	1 788 057	0.2	1 785 571	1 788 448	0.2
Hours flown – Heures de vol	324	300	-7.5	333	304	-8.7
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 511	1 593	5.5	1 606	1 697	5.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg 34 550	38 452	11.3	41 316	49 305	19.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 237 069	5 482 814	4.7	5 259 506	5 505 546	4.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	523 707	548 281	4.7	525 951	550 555	4.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	17 976	19 978	11.1	19 779	21 635	9.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	541 683	568 259	4.9	545 730	572 190	4.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	124	117	-5.5	168	169	0.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	325.0	114	122	6.7
Hours flown: total – Heures de vol: total	124	117	-5.4	282	291	3.2

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

Table 2.2
Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1993

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1993

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	5 727	-4.3	1 205	6.0	1 893	1.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 119 867	8.2	19 391	27.3	42 682	14.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	6 650 662	-3.3	1 819 067	10.4	10 915 170	-0.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	665 066	-3.3	181 907	10.4	1 091 517	-0.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	135 870	10.8	31 756	2.2	254 521	13.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	800 936	-1.1	213 663	9.1	1 346 038	1.6
Hours flown – Heures de vol	482	-4.2	41	-4.3	73	4.2
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	4 986	-5.8	975	6.6	1 166	-1.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 80 969	6.8	9 472	2.2	42 193	14.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 598 309	-7.1	1 297 601	9.5	6 983 444	-1.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	559 831	-7.1	129 760	9.5	698 344	-1.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	122 261	11.9	25 398	-2.1	252 854	13.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	682 092	-4.2	155 158	7.4	951 198	2.4
Hours flown – Heures de vol	228	-10.0	33	-5.4	43	-3.2
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	741	6.7	230	3.6	726	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 38 897	11.3	9 919	66.2	489	19.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 052 353	24.1	521 466	12.9	3 931 727	-0.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	105 235	24.1	52 147	12.9	393 173	-0.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	13 609	2.1	6 358	23.5	1 668	28.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	118 845	21.1	58 505	14.0	394 840	-0.4
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe	139	0.7	8	0.4	22	1.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	115	3.2	–	–	7	125.0
Hours flown: total – Heures de vol: total	254	1.8	8	0.4	30	17.4

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1993

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1993

		Total		Change Variation %
		1992	1993	
		'000	'000	
All services - Tous les services				
Passengers - Passagers		6 312	6 156	-2.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	98 837	107 007	8.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		14 051 751	13 782 825	-1.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 405 175	1 378 283	-1.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		347 150	383 463	10.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 752 325	1 761 746	0.5
Hours flown - Heures de vol		214	202	-5.8
Scheduled services - Services réguliers				
Passengers - Passagers		6 082	5 954	-2.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	98 691	106 616	8.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		13 508 296	13 308 002	-1.5
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		19 152 541	18 261 190	-4.7
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	70.53	72.88	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 350 830	1 330 800	-1.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		346 627	382 202	10.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 697 457	1 713 003	0.9
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		2 800 618	2 697 111	-3.7
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	60.61	63.51	...
Hours flown - Heures de vol		207	195	-5.8
Charter services - Services d'affrètement				
Passengers - Passagers		230	202	-12.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	147	391	166.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		543 455	474 824	-12.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		54 345	47 482	-12.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		522	1 261	141.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		54 868	48 743	-11.2
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		7	7	-5.7
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		7	7	-5.7

Table 2.3
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1993 - Concluded

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1993 - fin

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
			'000	
All services - Tous les services				
Passengers - Passagers	392	3 245	2 099	420
Goods carried - Marchandises transportées	kg 1 168	62 903	41 486	1 449
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	151 823	7 083 945	6 374 734	172 323
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	15 182	708 395	637 473	17 232
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	484	218 081	164 588	310
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	15 666	926 476	802 061	17 543
Hours flown - Heures de vol	20	92	71	20
Scheduled services - Services réguliers				
Passengers - Passagers	391	3 168	1 981	413
Goods carried - Marchandises transportées	kg 1 168	62 625	41 374	1 449
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	151 569	6 845 507	6 147 371	163 556
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	315 114	9 567 612	8 016 730	361 734
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	% 48.10	71.55	76.68	45.21
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	15 157	684 551	614 737	16 356
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	484	217 046	164 362	310
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	15 640	901 597	779 099	16 666
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	28 803	1 457 203	1 160 355	50 749
Weight load factor - Coefficient de chargement	% 54.30	61.87	67.14	32.84
Hours flown - Heures de vol	20	89	67	19
Charter services - Services d'affrètement				
Passengers - Passagers	1	77	117	7
Goods carried - Marchandises transportées	kg -	279	112	-
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	254	238 439	227 363	8 767
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	25	23 844	22 736	877
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	-	1 035	226	-
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	25	24 879	22 962	877
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	--	2	4	1
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	--	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	--	2	4	1

Table 2.4
Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province
and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV,
July-September 1993

Tableau 2.4
Heures de vol des hélicoptères par secteur, par
province et territoire – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1993

	1992	1993	Change
	No. – Nbre	No. – Nbre	Variation %
Number of carriers – Nombre de transporteurs	60	54	-10.0
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	11 827	5 877	-50.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	10	17	70.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 805	696	-61.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	138	326	136.2
Quebec – Québec	14 015	17 362	23.9
Ontario	2 434	5 265	116.3
Manitoba	4 194	3 552	-15.3
Saskatchewan	433	576	33.0
Alberta	12 773	13 473	5.5
British Columbia – Colombie-Britannique	48 426	44 485	-8.1
Yukon	3 151	2 724	-13.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	13 769	22 225	61.4
Total	112 975	116 578	3.2
International	3 264	7 344	125.0
Total	116 239	123 922	6.6

Section 3
FINANCIAL DATA
Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-III, July-September 1993
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES
Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-III, Juillet-septembre 1993

	1992	1993	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 747 020	1 778 418	1.8
– Passengers – Passagers	1 589 787	1 624 209	2.2
– Goods – Marchandises	157 233	154 209	-1.9
Charter services – Services d'affrètement	300 230	276 385	-7.9
– Passengers – Passagers	282 583	257 974	-8.7
– Goods – Marchandises	17 647	18 410	4.3
Other flying services – Autres services aériens	8 686	9 744	12.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	2 246	2 707	20.5
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	55 329	53 467	-3.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 113 511	2 120 721	0.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	38 421	35 397	-7.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	708 028	683 101	-3.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	197 271	196 001	-0.6
General services and administration – Services généraux et administration	958 278	896 209	-6.5
Depreciation – Dépréciation	82 599	80 960	-2.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 984 598	1 891 668	-4.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	128 913	229 053	77.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(5 364)	17 586	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	6 437	13 171	104.6
Interest expenses – Intérêts versés	103 219	97 712	-5.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	12 812	(42 484)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(89 333)	(109 439)	22.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	39 580	119 614	202.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 594	11 043	4.2
Net income (loss) – Revenu (perte) net	28 987	108 571	274.6

Table 3.2
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1993

Tableau 3.2
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Juillet-septembre 1993

	Total		Change Variation
	1992	1993	
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	1 548 289	1 591 310	2.8
- Passengers – Passagers	1 415 603	1 460 444	3.2
- Goods – Marchandises	132 686	130 866	-1.4
Charter services – Services d'affrètement	33 484	30 602	-8.6
- Passengers – Passagers	33 401	30 350	-9.1
- Goods – Marchandises	83	252	203.6
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	41 079	40 171	-2.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 622 851	1 662 083	2.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	32 092	30 609	-4.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	485 666	476 315	-1.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	116 191	123 157	6.0
General services and administration – Services généraux et administration	830 791	786 941	-5.3
Depreciation – Dépréciation	66 517	64 679	-2.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 531 258	1 481 701	-3.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	91 593	180 381	96.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(6 165)	15 990	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	5 607	12 432	121.7
Interest expenses – Intérêts versés	89 481	86 947	-2.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	13 711	(41 938)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(76 328)	(100 464)	31.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	15 265	79 917	423.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	3 865	874	-77.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	11 400	79 044	593.4

Table 3.2
Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, July-September 1993 - Concluded

Tableau 3.2
État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, juillet-septembre 1993 - fin

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
			'000	
Operating revenues - Recettes d'exploitation				
Scheduled services - Services réguliers	45 348	758 490	741 281	46 190
- Passengers - Passagers	43 903	687 203	685 463	43 875
- Goods - Marchandises	1 445	71 287	55 818	2 315
Charter services - Services d'affrètement	255	14 703	13 828	1 816
- Passengers - Passagers	255	14 451	13 828	1 816
- Goods - Marchandises	-	252	-	-
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	320	18 217	19 633	2 001
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	45 922	791 410	774 743	50 008
Operating expenses - Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	823	26 866	2 850	70
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	11 046	234 757	215 249	15 264
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	6 535	66 990	41 582	8 050
General services and administration - Services généraux et administration	15 307	353 881	400 199	17 554
Depreciation - Dépréciation	1 647	31 801	28 526	2 706
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	35 358	714 295	688 405	43 643
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	10 564	77 114	86 338	6 365
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	-	5 278	10 712	-
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	77	11 018	1 057	280
Interest expenses - Intérêts versés	6 058	49 608	27 965	3 317
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(4 583)	(37 234)	(121)
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(5 981)	(37 895)	(53 429)	(3 158)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	4 583	39 219	32 909	3 206
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 137	(3 128)	354	1 511
Net income (loss) - Revenu (perte) net	2 446	42 347	32 555	1 695

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1993
Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1993

		1992	1993	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 145	5 358	-12.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	124 157	111 864	-9.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 927	7 410	-6.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	69 632	66 246	-4.9
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 220	3 656	13.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	34 349	43 973	28.0
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 192	8 204	-10.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	93 029	83 059	-10.7
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 525	13 497	-18.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	143 427	119 214	-16.9
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 745	4 711	-0.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	34 667	30 271	-12.7
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	47 754	42 836	-10.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	499 260	454 627	-8.9
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 160 422	1 077 262	-7.2
Cost – Coût	\$ '000	312 282	278 970	-10.7
Gasoline – Essence	L '000	9 798	9 039	-7.7
Cost – Coût	\$ '000	6 055	5 697	-5.9
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	201	145	-28.1
Cost – Coût	\$ '000	1 326	974	-26.6
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	103	85	-17.3
Cost – Coût	\$ '000	249	207	-16.8

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption – Canadian
Air Carriers, Level I, July-September 1993

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
Juillet-septembre 1993

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 989	243	1 298	1 175	273
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	83 747	3 459	40 337	36 802	3 149
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 789	183	2 895	2 480	231
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	56 070	1 548	26 565	26 636	1 322
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 862	57	170	1 604	31
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	26 900	638	4 864	21 196	203
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 560	221	3 300	2 776	263
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	67 211	2 387	30 672	32 045	2 107
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 376	299	7 688	4 103	286
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	111 667	2 118	66 482	41 574	1 493
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 539	15	2 616	1 908	–
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	29 140	139	12 246	16 755	–
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	34 115	1 018	17 967	14 046	1 084
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	374 734	10 289	181 166	175 007	8 273
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	842 748	17 418	441 424	362 125	21 781
Cost – Coût	\$ '000	210 370	5 056	105 539	93 293	6 483
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	92	4	38	47	4
Cost – Coût	\$ '000	525	25	212	264	24
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–

Section 5

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In the third quarter of 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was 149.4, up 7.9% from the third quarter of 1992. The discount fare index increased by 1.8% from 132.1 to 134.5, while the economy fare index¹ jumped by 16.5% from 145.0 to 168.9. This is the fourth consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index after three successive year-to-year decreases.

The air fare indexes for domestic economy fares rose sharply in both the southern (deregulated) sector, by 16.8%, and in the northern (regulated) sector, by 13.1%. The discount fare index in the southern sector increased by 1.7%, while in the northern sector it increased by 5.4%.

In international markets, the air fare index for all fares rose slightly, by 2.3%, from 115.4 to 118.0. This was the second increase after six consecutive year-to-year decreases in the international all-fare index. The international discount fare index increased, very slightly, by 0.4%, the first increase after five consecutive decreases, while there was a 4.3% increase in the international economy fare index.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

During the third quarter of 1993, 67.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 1.5 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 73.2%, down 0.8 percentage point from 74.0% in the third quarter of 1992.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded a decreased utilization of discounted air fares during the third quarter of 1993. In the southern sector, discount passengers amounted to 68.9% of the traffic during the third quarter of 1993, down from 70.2% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 0.9 percentage point (74.7% to 73.8%) during this period. For northern services, only 48.3% of passengers (representing 55.6% of passenger-kilometres) were carried on discount fares. In 1992, during the third quarter, the corresponding

¹ Includes business class fares.

Section 5

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du troisième trimestre de 1993, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes (Inter-Canadien et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II Canadien et Ontario Express) a atteint 149,4, en hausse de 7,9% par rapport au troisième trimestre de 1992. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 1,8%, passant de 132,1 à 134,5, alors que l'indice des tarifs économiques¹ s'est accru de 16,5%, passant de 145,0 à 168,9. Il s'agit d'une quatrième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur, suite à trois baisses consécutives sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs aériens économiques intérieurs ont augmenté fortement dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 16,8% et 13,1%, respectivement. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 1,7% dans le Sud, alors qu'il a progressé de 5,4% dans le Nord.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs a légèrement augmenté (2,3%), passant de 115,4 à 118,0. Il s'agit d'une deuxième hausse après six baisses consécutives observées dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a augmenté très légèrement, soit de 0,4%, enregistrant ainsi une première hausse après cinq baisses consécutives. L'indice des tarifs économiques a, par ailleurs, augmenté de 4,3%.

Utilisation des tarifs réduits

Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1993, 67,8% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 1,5 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 diminué de 0,8 point de pourcentage pour passer de 74,0% en 1992 à 73,2% en 1993.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont enregistré une utilisation moindre des tarifs aériens réduits au cours du troisième trimestre de 1993. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 68,9% du trafic au cours du troisième trimestre de 1993, soit une baisse par rapport à 70,2% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 0,9 point de pourcentage (74,7% à 73,8%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 48,3% du trafic de passagers (représentant 55,6% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits. En 1992, au cours du troisième

¹ Inclut les tarifs de la classe affaires.

Table 5.1
Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, July-September 1993

Tableau 5.1
Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹
- Services réguliers, Juillet-septembre 1993

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1992 III	138.5	145.0	132.1
	IV	147.0	158.7	136.9
	1993 I	142.4	163.0	127.3
	II	148.8	163.5	136.5
	III	149.4	168.9	134.5
Southern services - Services secteur sud	1992 III	138.9	144.8	132.2
	IV	147.6	159.1	136.9
	1993 I	142.4	163.3	127.0
	II	148.9	163.6	136.4
	III	149.5	169.1	134.5
Northern services - Services secteur nord	1992 III	132.8	147.0	130.2
	IV	138.3	154.2	133.7
	1993 I	142.3	159.3	133.5
	II	146.2	162.7	138.5
	III	147.7	166.3	137.2
International	1992 III	115.4	137.1	111.7
	IV	109.7	135.5	104.5
	1993 I	108.4	135.1	101.9
	II	109.2	141.6	101.2
	III	118.0	143.0	112.2

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

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

Figure 5.1

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

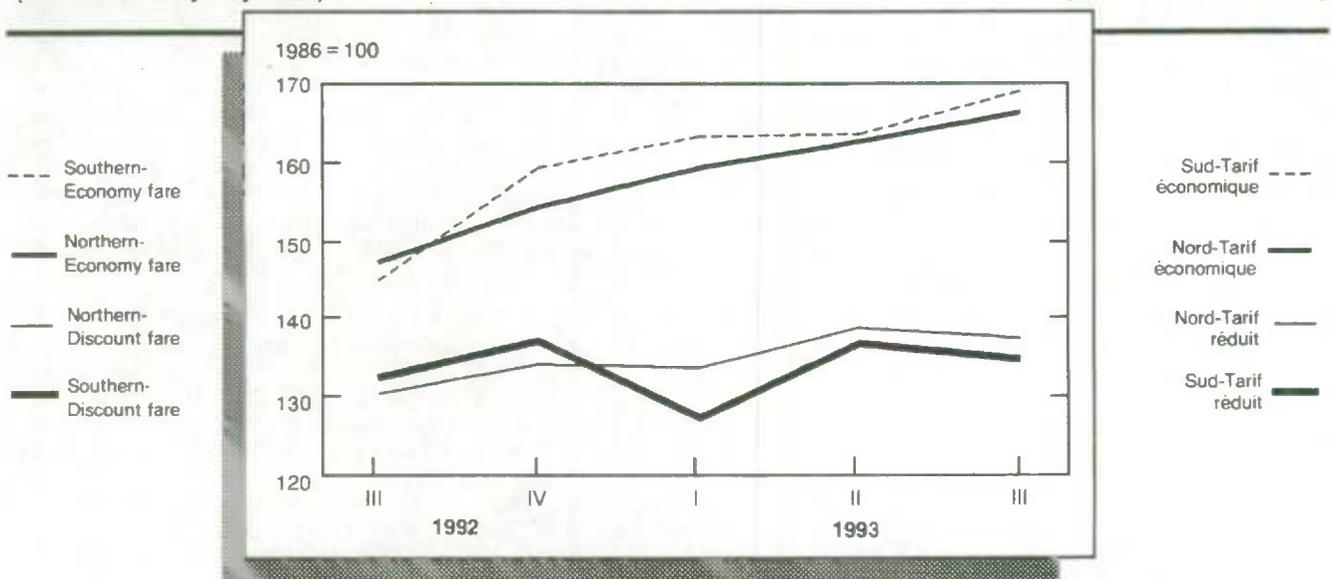


Table 5.2
Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, July-September 1993

Tableau 5.2
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, Juillet-septembre 1993

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Domestic - Interieur	0.1*	0.2	4.3	4.7	20.8	22.6	69.3	67.8	5.5	4.7
Southern services - Services secteur sud	**	0.2	4.6	4.9	19.4	21.1	70.2	68.9	5.7	4.9
Short-Haul - Court- courrier	..*	0.1	3.3	3.7	27.4	29.0	64.5	63.3	4.8	3.9
Long-Haul - Long-courrier	**	0.3*	5.6	6.0	13.2	13.8	74.7	74.1	6.4	5.9
Northern services - Services secteur nord	**	-	0.5*	0.6*	45.7	50.4	53.0	48.3	0.8	0.7
International	0.2	0.5*	4.7	4.7	9.6	9.0	75.1	78.4	10.3	7.5

Table 5.3
Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, July-September 1993

Tableau 5.3
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, Juillet-septembre 1993

Sector Secteur	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Domestic - Interieur	**	0.3	5.5	6.0	14.1	14.8	74.0	73.2	6.2	5.7
Southern services - Services secteur sud	**	0.3	5.7	6.2	13.1	13.8	74.7	73.8	6.4	5.8
Short-Haul - Court- courrier	0.1*	0.1	3.7	4.1	25.2	27.2	66.1	64.4	5.0	4.2
Long-Haul - Long-courrier	**	0.4*	6.1	6.6	11.1	11.3	76.1	75.5	6.6	6.1
Northern services - Services secteur nord	**	-	0.5*	0.7*	42.4	43.2	56.4	55.6	0.7	0.6
International	0.3	0.4*	5.5	5.1	5.5	4.8	78.8	83.1	9.8	6.7

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

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

Table 5.4
Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, July-September 1993

Tableau 5.4
Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, Juillet-septembre 1993

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	–	™	3.7	3.8	25.6	21.6	67.0	70.0	3.7	4.5*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	™	0.3*	4.5	5.0	19.3	16.5	71.2	72.6	5.0	5.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	™	0.2*	5.3	4.4	19.9	26.6	67.7	64.5	7.1	4.3
Ontario	0.1*	0.3*	5.6	6.3	16.0	16.8	71.6	71.0	6.7	5.7
Manitoba	™	0.3*	4.2	4.2	21.5	23.1	68.3	68.1	5.9	4.2
Saskatchewan	™	0.3*	3.1	3.1	22.9	26.0	69.8	66.2	4.1	4.4
Alberta	™	0.2	3.6	4.1	24.2	25.7	68.0	66.3	4.1	3.8
British Columbia ² – Colombie-Britannique ²	™	0.2*	3.1	3.3	24.5	27.3	67.7	65.2	4.6	4.0
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1*	0.2	4.3	4.7	20.8	22.6	69.3	67.8	5.5	4.7

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² 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'.

figures were 53.0% for passengers and 56.4% 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 third quarter of 1993, 74.1% of passenger volume and 75.5% of passenger-kilometres on long-haul services represented discount air fares; this compared with 63.3% and 64.4% respectively, for short-haul services.

trimestre, les chiffres correspondants étaient de 53,0% pour les passagers et de 56,4% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 74,1% du volume de passagers et 75,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,3% et 64,4%.

Table 5.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, July-September 1993

Tableau 5.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, Juillet-septembre 1993

City of enplanement Ville d'embarquement	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	No. - Nbre ('000)	%	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
Fare type group - Groupe tarifaire													
		Change Variation											
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	256	268	4.5	"	"	2.6	3.2	26.7	27.5	67.1	64.8	3.4	4.4*
Edmonton ²	82	82	-0.1	-	"	0.7*	1.0*	50.3	52.9	47.7	44.9	1.3	1.3*
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal ³	191	238	24.7	"	0.2*	5.5	4.9	19.6	23.1	68.0	67.5	6.9	4.3
Ottawa	114	121	6.2	0.2*	0.2*	5.8	7.9*	24.6	21.4	61.5	64.9	8.0*	5.6
Regina	31	30	-4.9	"	"	2.0*	2.8*	34.0	39.4	61.3	53.1	2.7*	"
Saskatoon	28	31	11.7	-	"	"	1.5*	35.9	37.0	61.5	59.7	2.1*	1.7*
Toronto	309	357	15.7	"	0.2*	5.1	6.4*	21.4	21.1	66.7	67.2	6.8	5.0
Vancouver	301 [†]	294	-2.3	"	0.1*	2.4 [†]	2.3	28.6 [†]	33.1	64.7 [†]	60.9	4.2 [†]	3.6
Winnipeg	26	29	11.2	-	"	1.5*	1.8*	48.2	45.3	47.9	50.4	2.5*	2.3*
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	173	183	5.3	"	0.3*	6.5	7.2	11.1	11.1	76.4	76.9	6.0	4.5
Edmonton ²	167	158	-5.3	"	0.2*	4.2	4.5	16.8	19.5	74.0	72.2	5.0	3.7
Halifax	156	140	-10.2	"	0.3*	4.5	5.0	19.3	16.5	71.2	72.6	5.0	5.6
Montréal ³	94	75	-20.3	"	0.3*	5.5	6.2	16.8	17.6	69.9	69.6	7.8	6.4
Ottawa	83	66	-21.0	"	0.3*	6.7	7.8*	15.8	19.1	71.2	67.3	6.2	5.4*
Regina	29	27	-8.4	-	0.5*	5.7*	4.1	10.1	11.1	78.3	77.9	5.9	6.4*
Saskatoon	30	26	-12.6	-	"	4.4*	4.4*	10.7	11.9	78.8	77.8	6.1*	5.3*
Toronto	676	654	-3.2	0.1*	0.3*	5.9	6.3	11.6	11.6	76.0	75.4	6.5	6.4
Vancouver	368	345	-6.1	"	0.4*	5.7	6.2	12.3	12.7	74.9	74.5	6.7	6.3
Winnipeg	152	165	8.7	"	0.4*	4.9	4.9	14.6	17.4	73.6	72.7	6.8	4.7

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

³ Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

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

International Sector

During the third quarter of 1993, the proportion of passengers making use of discount fares in the international sector increased by 3.3 percentage points from the same period of 1992, to a level of 78.4%. This was a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing nearly four out of every five international scheduled passengers. Furthermore, 83.1% of international scheduled passenger-kilometres were discount, up 4.3 percentage points from 78.8% in the third quarter of 1992.

Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1993, la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit dans le secteur international a augmenté de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992, pour s'établir à 78,4%. L'utilisation des tarifs réduits était plus répandue que dans le secteur intérieur, près de quatre passagers sur cinq des vols réguliers internationaux voyageant à tarifs réduits. De plus, 83,1% des passagers-kilomètres ont été réalisés sur des vols réguliers internationaux à tarifs réduits, soit une hausse de 4,3 points de pourcentage par rapport à la proportion de 78,8% enregistrée au cours du troisième trimestre de 1992.

Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, July-September 1993

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, Juillet-septembre 1993

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group - Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	..	...	246.3	13.4	177.2	18.1	121.7	13.7	86.7*	15.6
Edmonton ²	..	...	138.1*	-3.4	153.0	16.6	85.9	0.4	77.7*	29.9
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal ³	185.0*	...	218.6	0.4	182.2*	6.1	119.3	-3.9	81.2*	7.5
Ottawa	182.5*	-7.3	188.9*	3.4	164.2	9.4	105.4	0.2	81.3	17.1
Regina	..	...	248.4*	41.9	207.5	11.0	106.0	-4.1	..	...
Saskatoon	..	...	246.5*	...	206.5	13.3	113.1	10.7	94.7*	22.6
Toronto	200.0*	...	209.0*	-0.9	179.8*	8.9	113.7	-4.8	82.3	10.5
Vancouver	208.1*	...	228.3	5.7	171.7	13.3	101.0	6.3	87.9	26.4
Winnipeg	..	...	249.9*	21.5	237.4	6.8	115.9	5.1	131.3*	31.6
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	550.4*	...	620.0	5.6	494.6	34.5	217.5	4.7	266.6*	41.6
Edmonton ²	442.3*	...	490.6	3.2	363.6	15.2	172.3	-2.4	214.2	31.8
Halifax	350.5*	...	367.5	12.0	296.7	30.7	140.8	0.7	162.4	29.2
Montréal ³	569.7*	...	665.3	16.0	470.3	30.2	228.1	6.7	226.5	20.7
Ottawa	475.1*	...	585.5*	8.5	442.4	26.4	204.1	1.2	230.0*	8.5
Regina	446.0*	...	482.5*	6.5	434.9	23.6	174.0	-0.8	178.6*	20.7
Saskatoon	..	...	447.0*	-0.6	387.2	16.2	163.3	-6.0	150.6*	7.2
Toronto	547.8*	-11.3	598.4	9.6	431.8	32.0	196.2	2.9	213.3	25.3
Vancouver	694.9*	...	696.8	8.6	462.9	29.9	220.0	4.9	271.4	43.5
Winnipeg	377.6*	...	426.1	7.9	364.7	13.1	150.7	-5.3	185.9*	38.7

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

³ Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

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

Provincial Synopsis

During the third quarter of 1993, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 64.5% for Quebec to 72.6% for Nova Scotia (see Table 5.4).

Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1993, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 64,5% au Québec et à 72,6% en Nouvelle-Écosse (voir tableau 5.4).

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

The decrease in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with six provinces² posting decreases. The largest decreases were in Saskatchewan (3.6 percentage points) and in Québec (3.2 percentage points). The largest increase was in Newfoundland (3.0 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a smaller proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the third quarter of 1993 compared to the same quarter in 1992.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares decreased in six of the selected Canadian cities³. The largest decreases were 8.2 percentage points in Regina and 3.8 percentage points in Vancouver. Small increases were registered in Ottawa, Winnipeg and Toronto during this period. The largest increase was 3.4 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), eight of the ten cities of enplanement posted decreases in discount fare use. The decreases ranged from 0.3 percentage point in Montréal to 3.9 percentage points in Ottawa. In eight of the ten cities the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares exceeded 70.0%: Regina (77.9%) ranked first, followed by Saskatoon (77.8%) and Calgary (76.9%).

The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Ottawa (7.8%) and Calgary (7.2%). Seven cities recorded increases in the proportion of long-haul business class passengers. The highest proportion of business class fares on short-haul trips was in Ottawa (7.9%).

Average Fares

During the third quarter of 1993, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city-pairs was \$193, an increase of 7.6% from the \$179 reported the

² Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits en Nouvelle-Écosse, 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 Halifax, par exemple, peut être en réalité St John's ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de Terre-Neuve et de Québec auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La diminution de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, six² de celles-ci ayant enregistré des baisses. Les baisses les plus fortes s'observent en Saskatchewan (3,6 points de pourcentage) et au Québec (3,2 points de pourcentage). La hausse la plus forte s'observe à Terre-Neuve (3,0 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une proportion moindre de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du troisième trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a diminué dans six des villes canadiennes choisies³. Les baisses les plus fortes ont été observées à Regina (8,2 points de pourcentage) et à Vancouver (3,8 points de pourcentage). Au cours de cette période, de faibles hausses ont été observées à Ottawa, Winnipeg et Toronto, la plus forte hausse étant de 3,4 points de pourcentage à Ottawa.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), huit des dix villes d'embarquement ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits. Les baisses variaient entre 0,3 point de pourcentage à Montréal et 3,9 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits sur les vols long-courriers a dépassé 70,0% dans huit des dix villes: Regina (77,9%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (77,8%) et Calgary (76,9%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Ottawa (7,8%) et Calgary (7,2%). Sept des dix villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. Sur les vols court-courriers, la première place revenait à Ottawa (7,9%).

Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1993, le tarif aérien moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 193\$, soit une hausse de 7,6%

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$384, an increase of 1.7% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$212 in Vancouver to a low of \$174 in Saskatoon. The national average domestic fare of \$193 was also exceeded in Toronto, Winnipeg and Calgary. Fares increased relative to a year ago in all of the ten selected cities, the largest increases occurring in Calgary (14.2%) and Vancouver (12.0%).

On long-haul services during the third quarter of 1993, average business class fares increased relative to a year earlier in nine cities, while average economy class fares increased substantially in all of the ten selected cities (see Table 5.6). In Calgary, average economy class fare jumped by 34.5%. Average discount fares rose in six cities, Montréal registering the largest year-over-year increase (6.7%).

For short-haul services, six cities³ posted increases for business class fares, while economy fares increased sharply in nine cities³. Average discount fares showed increases in six cities. Calgary posted the largest increase for short-haul discount air fares (13.7%), relative to the previous year.

Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips, were enplaned in Winnipeg (\$250) and Regina (\$248), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$697) and Montréal (\$665). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$237 in Winnipeg, while a high of \$495 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

par rapport au tarif de 179\$ enregistré au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 384\$, soit une hausse de 1,7% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 212\$ à Vancouver et 174\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 193\$ à Toronto, Winnipeg et Calgary. Les tarifs ont augmenté dans les dix villes choisies par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Calgary (14,2%) et à Vancouver (12,0%).

Au cours du troisième trimestre de 1993, pour les services long-courriers, les tarifs moyens de la classe affaires ont augmenté dans neuf villes par rapport à l'année précédente. Les tarifs moyens de la classe économique ont fortement augmenté dans les dix villes choisies (voir tableau 5.6). Le tarif économique moyen à Calgary a progressé de 34,5%. Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six villes, Montréal enregistrant la plus forte hausse, soit 6,7% sur la base d'une année à l'autre.

Pour les services court-courriers, six villes³ ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires, alors que neuf villes³ ont enregistré de fortes augmentations pour les tarifs économiques. Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six villes. Calgary a enregistré la plus forte progression pour les services court-courriers à prix réduit, soit une hausse de 13,7% par rapport à l'année précédente.

Parmi les dix villes, c'est à Winnipeg (250\$) et à Regina (248\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que, pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (697\$) et à Montréal (665\$) qu'ils sont les plus élevés. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (237\$), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (495\$).

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

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

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

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

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

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

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

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

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. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

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

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. 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. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Survey Methodology Forms

Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. 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 the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information 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 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. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication

published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

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**.
- (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.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. 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.

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) 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) 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 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

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

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont

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).

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 1992 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1992 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1992 publication. In particular, enplaned goods and goods tonne-kilometres on charter services have been revised for 1992.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1993 are shown in the following table with comparative third quarter 1992 data:

	1992	1993	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	20	17	-15.0	Niveau II
Level III	80	73	-8.8	Niveau III
Level IV	149	141	-5.4	Niveau IV
Total	251	235	-6.4	Total

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1992 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1992 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1992. En particulier, les marchandises embarquées et les tonnes-kilomètres de marchandises sur les services d'affrètement ont été révisées pour 1992.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1993 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1992 sont également présentées.

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1993 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 6.
- 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) Estimates for non-response totalled 3% in the third quarter of 1993.
- f) In the first quarter of 1993, Canadian Airlines International Ltd. revised their definitions of the various employment categories.
- g) Air Canada revised their income statements for the quarters of 1992. These revisions affected operating expenses, non-operating income (expenses), and employment and wages. In the first quarter of 1993, they included provisions for staff retirement expenses (contained in the operating expense accounts) and a write-down of an investment in the GPA group (an aircraft leasing company), (contained in miscellaneous non-operating expenses).
- c) Pour le troisième trimestre de 1993, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 6.
- 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) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 3% au troisième trimestre de 1993.
- f) Au premier trimestre de 1993, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont révisé leurs définitions des différentes catégories d'emploi.
- g) Air Canada a révisé ses états des recettes pour les trimestres de 1992. Ces révisions ont affecté les dépenses d'exploitation, les revenus (dépenses) hors exploitation et l'emploi et salaires. Au premier trimestre de 1993, la compagnie a inclus les provisions pour les pensions de retraite des employés (comprises dans le compte des dépenses d'exploitation) et a finalisé l'investissement dans le groupe GPA (une compagnie de location d'aéronefs), (inclus dans les dépenses hors exploitation).

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Terms Related to Fare Basis Data

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

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

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

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

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

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

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

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

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

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

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

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Other Terms

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

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

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autres termes

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

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

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

Available from the Transportation Division are...

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

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

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

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

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

G. Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

March 1991

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

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

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

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

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

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

G. Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

Mars 1991

CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION
OF OUR GREAT NATION

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA



1010169609

UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

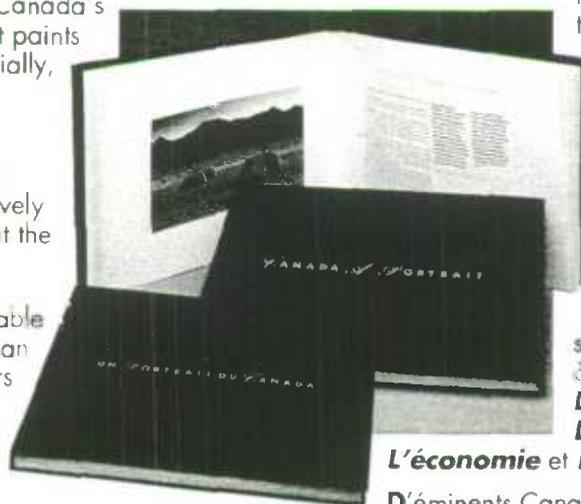
Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés : **Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.**

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

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

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

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



THE 1994 CANADA YEAR BOOK

Your indispensable and comprehensive reference source on Canada

For essential information on Canada, turn to the *Canada Year Book*. An invaluable resource, the 1994 edition is beautifully designed in an inviting and easy-to-read format.

The 1994 *Canada Year Book* examines recent events, changes and trends in great detail. Organized carefully into 22 chapters, it answers questions on virtually every topic from geography through health to banking.

This edition features:

- ▶ Over 700 crisply written pages packed with eye-opening information on life in Canada — from social, economic, cultural and demographic perspectives
- ▶ 250 concise tables plus 63 charts and graphs that put statistical information into focus
- ▶ Stunning photographs capturing distinctively Canadian scenes by some of this country's finest photographers
- ▶ Fascinating short feature articles covering everything from archaeology to white collar trends

Trusted for over 125 years by students, teachers, researchers, librarians and business people, the *Canada Year Book* is the reference source to consult first on all aspects of Canada.

An enduring addition to any home or office library!

ORDER YOUR COPY OF CANADA YEAR BOOK TODAY.

Available in separate English and French editions, the 1994 *Canada Year Book* (Catalogue No. 11-402E) is \$59.95 plus \$5.05 shipping and handling in Canada, US \$72 in the United States, and US \$84 in other countries.

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

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and charge it to your VISA or MasterCard.

L'ANNUAIRE DU CANADA 1994

Un ouvrage complet et indispensable sur le Canada

Pour obtenir des renseignements essentiels sur le Canada, consultez *l'Annuaire du Canada*. Inestimable source d'information, l'édition de 1994 est un ouvrage d'une présentation très soignée, attrayant et facile à lire.

L'Annuaire du Canada 1994 étudie en profondeur les événements, les tendances et les changements récents. Divisé en 22 chapitres, il répond à vos questions sur presque tous les sujets, depuis la géographie jusqu'à la santé et la banque.

Voici ce que vous trouverez dans l'édition de 1994 :

- ▶ Plus de 700 pages écrites dans un style vif et pleines de renseignements intéressants sur les dimensions sociales, économiques, culturelles et démographiques de la vie canadienne
- ▶ 250 tableaux concis et 63 graphiques et diagrammes qui permettent de mettre en perspective l'information statistique
- ▶ Remarquables photographies de paysages typiquement canadiens par certains des photographes canadiens les plus illustres
- ▶ Courts articles fascinants sur des sujets divers, depuis l'archéologie jusqu'à l'évolution de la situation des cols blancs

Ouvrage de référence de prédilection des étudiants, des enseignants, des chercheurs, des bibliothécaires et des gens d'affaires, et ce depuis plus de 125 ans, *l'Annuaire du Canada* est celui qu'il faut consulter en premier pour en savoir plus long sur tous les aspects du Canada.

Un volume que vous voudrez conserver longtemps dans votre bibliothèque ou au bureau!

COMMANDEZ DÈS AUJOURD'HUI VOTRE EXEMPLAIRE DE L'ANNUAIRE DU CANADA

Vous pouvez vous procurer la version française ou anglaise de *l'Annuaire du Canada 1994* (no 11-402F au catalogue) au coût de 59,95 \$ (supplément de 5,05 \$ pour les frais d'expédition et de manutention) au Canada, 72 \$ US aux États-Unis et 84 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous le préférez, télécopiez votre commande en signalant le 1-613-951-1584 ou téléphonez sans frais au 1-800-267-6677 et portez les frais à votre compte VISA ou MasterCard.

