



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No 10

HIGHLIGHTS

- o In July 1991, Canadian Level I air carriers reported sharp declines in every indicator for both scheduled and charter services. Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary first quarter 1991 data indicated that the number of passengers on domestic scheduled services totalled 2.5 million for all city-pairs and 1.4 million for the top 25 city-pairs, down 18% and 17% respectively, compared to the first quarter 1990.
- o Preliminary first quarter 1991 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services decreased by 20% from the corresponding 1990 figure.
- o In 1990, the increases of "the air fare index - all fares" in the domestic sector were more moderate than in 1989, ranging between 8% for the third quarter to 12% for the fourth quarter. These increases were largely explained by the economy fares. During 1990, "the air fare index - discount fares" for the southern and northern sectors continued to go up, but at a slower rate than in 1989.
- o In 1990, unlike in the 1981-83 recession, General Management and Administration was the hardest hit employment category in level I airlines with a 32% decrease in the number of employees.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1991.

OCT 18 1991

LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

Vol. 23, N° 10

FAITS SAILLANTS

- o Au cours du mois de juillet 1991, les transporteurs aériens de niveau I ont enregistré une forte baisse de tous les indicateurs des services réguliers et d'affrètement. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers s'est chiffré à 2.5 millions pour toutes les paires de villes et à 1.4 million pour les 25 premières paires de villes, en baisse de 18% et 17% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1990.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a diminué de 20% comparativement à la période correspondante de 1990.
- o En 1990, les augmentations de "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" dans le secteur intérieur ont été plus modérées qu'en 1989, variant entre 8% au troisième trimestre et 12% au quatrième trimestre. Ces hausses sont attribuées en grande partie aux tarifs économiques. Au cours de 1990 "l'indice des tarifs aériens - tarifs réduits" pour les secteurs sud et nord a continué de se redresser mais plus modérément qu'en 1989.
- o Au cours de 1990, contrairement à la récession de 1981-83, la catégorie d'emploi la plus touchée des transporteurs aériens de niveau I était celle de la gestion et administration générales, avec une baisse de 32% du nombre d'employés.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1991.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.
 © Minister of Industry, Science and Technology, 1991. 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 Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.
 © Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. 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 du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, July 1991, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1991 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	July 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Juillet	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1 176	-1.1	7 588	0.6	- Intérieur
- International	579	-9.7	3 388	-15.0	- International
- Total	1 755	-4.1	10 976	-4.8	- Total
Passengers - Charter	88	-7.4	950	-13.5	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1 843	-4.3	11 926	-5.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 735 781	-13.8	10 018 996	-13.7	Réguliers - Intérieur
- International	2 298 267	-14.5	12 507 833	-19.0	- International
- Total	4 034 048	-14.2	22 526 829	-16.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	198 402	-34.9	2 219 002	-18.2	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 232 451	-15.4	24 745 832	-16.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	6 002 832	-5.3	36 519 283	-7.5	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	244 661	-29.9	2 780 280	-15.5	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 247 494	-6.6	39 299 563	-8.1	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	67.2	...	61.7	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.1	...	79.8	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	67.7	...	63.0	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	110 243	-16.1	763 397	-8.9	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	258	-45.4	3 009	-40.6	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises - Total
Total	110 502	-16.2	766 406	-9.1	
Hours Flown	69	11.3	451	10.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	297 115	-10.0	1 891 132	-10.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

In July 1991, Canadian level I air carriers reported sharp declines in every indicator for both scheduled and charter services. Hours flown have shown an increase because of the inclusion of AirBC and Time Air data in 1991.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Limitée, AirBC et Time Air.

Au cours du mois de juillet 1991, les transporteurs aériens de niveau I ont enregistré une forte baisse de tous les indicateurs des services réguliers et d'affrètement. Les heures de vol ont augmenté à cause de l'inclusion des données d'AirBC et Time Air en 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics. First Quarter 1991
(Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur. Premier trimestre (données provisoires).

Rank 1991	City-Pair	First Quarter 1990	First Quarter 1991	Change	
				First Quarter 1991/1990	Variation
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Premier trimestre	%
		No.-Nbre			
1	Montréal	- Toronto	356,850	301,250	-15.6
2	Ottawa	- Toronto	203,410	180,240	-11.4
3	Toronto	- Vancouver	143,960	113,180	-21.4
4	Calgary	- Vancouver	89,280	81,370	-8.9
5	Calgary	- Toronto	92,860	71,700	-22.8
6	Calgary	- Edmonton	84,910	68,930	-18.8
7	Edmonton	- Vancouver	74,320	63,280	-14.9
8	Toronto	- Winnipeg	69,890	60,440	-13.5
9	Halifax	- Toronto	68,380	55,420	-19.0
10	Edmonton	- Toronto	58,660	44,490	-24.2
11	Thunder Bay	- Toronto	46,400	39,350	-15.2
12	Montréal	- Vancouver	35,600	34,380	-3.4
13	Vancouver	- Winnipeg	35,530	28,990	-18.4
14	Ottawa	- Vancouver	32,000	27,670	-13.5
15	Halifax	- Montréal	36,370	27,230	-25.1
16	Kelowna	- Vancouver	40,530	27,000	-33.4
17	Calgary	- Winnipeg	28,790	26,920	-6.5
18	Vancouver	- Victoria	33,270	25,830	-22.4
19	Prince George	- Vancouver	35,160	24,960	-29.0
20	Halifax	- Ottawa	27,780	24,140	-13.1
21	Québec	- Toronto	28,580	21,920	-23.3
22	St. John's	- Toronto	22,100	21,440	-3.0
23	Halifax	- St. John's	27,580	21,130	-23.4
24	Calgary	- Montréal	19,690	19,020	-3.4
25	Ottawa	- Winnipeg	20,490	19,000	-7.3
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,712,390	1,429,280	-16.5	
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paies de villes		3,023,490	2,486,800	-17.8	

Preliminary first quarter 1991 data indicated that the number of passengers on domestic scheduled services totalled 2.5 million for all city-pairs, and 1.4 million for the top 25 city-pairs, down 17.8% and 16.5% respectively, compared to the first quarter 1990. In addition, all top 25 city-pairs recorded decreases ranging from 3.0% for St. John's-Toronto to 33.4% for Kelowna-Vancouver for the same period.

The first quarter 1991 marked the first time, in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey, that such large decreases were observed for all city-pairs and the top 25 city-pairs. This was mainly attributed to the Canadian recession combined with the higher fuel prices caused by the Persian Gulf crisis during this period.

Once again, the top three city-pairs were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver in spite of a drop in their traffic by 15.6%, 11.4% and 21.4% respectively.

For further information, please contact L. Chahdi (819-997-1386).

Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers s'est chiffré à 2.5 millions pour toutes les paires de villes et à 1.4 million pour les 25 premières paires de villes, en baisse de 17.8% et 16.5% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1990. De plus, toutes les 25 premières paires de villes ont connu des baisses, allant de 3.0% pour St. John's-Toronto à 33.4% pour Kelowna-Vancouver au cours de la même période.

Le premier trimestre de 1991 marquait la première fois, dans l'Enquête sur l'origine et destination des passagers aériens sur vols réguliers, que de telles baisses substantielles furent observées pour toutes les paires de villes et pour les 25 premières paires de villes. Ceci est largement attribuable à la récession au Canada combinée à la hausse du prix du carburant causée par la crise dans le Golfe Persique au cours de cette période.

Encore une fois, les trois premières paires de villes furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver, malgré des baisses dans leur trafic de l'ordre de 15.6%, 11.4% et 21.4% respectivement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Chahdi (819-997-1386).

TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region. First Quarters 1989 to 1991 (Preliminary Data).

Region	First Quarter 1989 Premier trimestre	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	Change 1990/1989 Variation	Change 1991/1990 Variation	Région
Africa	222	468	-	110.8	-100.0	Afrique
Asia	-	344	-	...	-100.0	Asie
Europe	50,282	44,296	43,756	-11.9	-1.2	Europe
Southern	894,580	891,336	719,685	-0.4	-19.3	Sud
United States	940,398	1,015,220	791,927	8.0	-22.0	États-Unis
Total	1,885,482	1,951,664	1,560,708	3.5	-20.0	Total

Preliminary first quarter 1991 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased by 20.0% from the corresponding 1990 figure. This was the first decrease for this quarter since the first quarter 1983. Independent charter air carriers such as Worldways Canada Ltd., Soundair (Odyssey) International and Crownair which, taken together, carried more than 450,000 charter passengers in the first quarter of 1990, were no longer in operation by the first quarter of 1991. Independent charter survivors such as Air Transat, Canada 3000 Ltd. and Nationair were left to pick up this market.

The United States region, with 791,927 charter passengers, returned to its pre-deregulation level of charter activity. Throughout the eighties, until 1989, the number of first quarter charter passengers, varied between 700,000 and 800,000. The current 22.0% decrease brought the United States region from a short-lived high to a more normal charter number. The most popular state, Florida, underwent a decrease of 20.1% from 697,271 to 557,011 charter passengers. Nevada also reported a large decrease (-31.9%) from 198,233 to 134,926 passengers and Puerto Rico's first quarter charter market plummeted from 12,583 passengers in 1990 to 453 passengers in 1991. Soundair (Odyssey) International and Worldways Canada Ltd. had served this market in 1990. Hawaii, on the other hand, reported a charter comeback with an increase of 93.9% from 16,534 to 32,058 passengers, for the most part due to Air Canada.

The Southern region continued to report a first quarter decline in passenger volume, begun in 1990, after a decade of first quarter to first quarter increases. Mexico, the main component of the Southern region accounting for 49.8% of charter passengers, experienced a decrease of 18.4% between first quarters 1990 and 1991. Leisure travel to the Southern region was down in this quarter for all of its major destinations except for Columbia, Costa Rica, Cuba and Guadeloupe.

Despite the war in Iraq which lasted through the first quarter 1991, Europe reported only a small decrease of 1.2% between first quarters 1990 and 1991. Portugal was growing in popularity with Canadians and reported a 53.6% increase between the quarters, from 4,752 to 7,301 passengers. France's 40.3% increase over the first quarter 1990 was due to a strong foreign-origin component (4,571 passengers) in the first quarter 1991 data.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Premiers trimestres 1989 à 1991 (données provisoires).

Region	First Quarter 1989 Premier trimestre	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	Change 1990/1989 Variation	Change 1991/1990 Variation	Région
Afrique	222	468	-	110.8	-100.0	Afrique
Asie	-	344	-	...	-100.0	Asie
Europe	50,282	44,296	43,756	-11.9	-1.2	Europe
Sud	894,580	891,336	719,685	-0.4	-19.3	Sud
États-Unis	940,398	1,015,220	791,927	8.0	-22.0	États-Unis
Total	1,885,482	1,951,664	1,560,708	3.5	-20.0	Total

Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a diminué de 20.0% comparativement à la période correspondante de 1990. Ceci représente la première décroissance pour ce trimestre depuis 1983. Des transporteurs d'affrètements sériens indépendants tels que Worldways Canada Ltd., Soundair (Odyssey) International et Crownair qui, à eux seuls ont transporté plus de 450,000 passagers au premier trimestre de 1990, n'existaient plus à la même période de 1991. Les transporteurs d'affrètements aériens indépendants, qui ont survécu, tels que Air Transat, Canada 3000 et Nationair sont demeurés et ont essayé de combler ce marché.

La région des États-Unis, avec ses 791,927 passagers est revenue à son niveau de la pré-déréglementation. Durant les années quatre-vingts, jusqu'en 1989, le nombre de passagers sur vols affrétés au premier trimestre a varié de 700,000 à 800,000. La plus récente baisse, de 22.0%, a ramené les États-Unis des chiffres plus normaux. La Floride, l'état le plus populaire a enregistré une diminution de 20.1%, passant de 697,271 à 557,011 passagers sur vols affrétés. Le Nevada a aussi enregistré une forte baisse (-31.9%) de 198,233 à 134,926 voyageurs et le marché de Porto Rico a chuté de 12,853 passagers sur vols nolisés en 1990 à 453 en 1991. Soundair (Odyssey) International et Worldways Canada Ltd. desservait ce marché en 1990. Par contre, Hawaï a enregistré une remontée de 93.9%, soit de 16,534 à 32,058 passagers, la plupart transportés par Air Canada.

La région du Sud a continué son déclin au niveau du nombre de passagers, déclin qui a débuté en 1990 après une décennie de croissance des premiers trimestres. Le Mexique, qui constitue la principale composante de la région du Sud, avec 49.8% de tous les passagers a baissé de 18.4% entre les premiers trimestres de 1990 et de 1991. Les voyages-loisirs pour cette région ont décliné pour la plupart des destinations majeures à l'exception de la Colombie, Costa Rica, Cuba et la Guadeloupe.

En dépit de la guerre en Irak, l'Europe a connu seulement un léger déclin de 1.2% entre les premiers trimestres de 1990 et de 1991. Le Portugal, qui augmente en popularité chez les voyageurs canadiens a enregistré une augmentation de 53.6%, soit de 4,752 à 7,301 passagers. Les 40.3% d'augmentation de la France comparativement au premier trimestre de 1990 est attribuable surtout à sa forte composante de passagers d'origine étrangère, 4,571 voyageurs au premier trimestre de 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

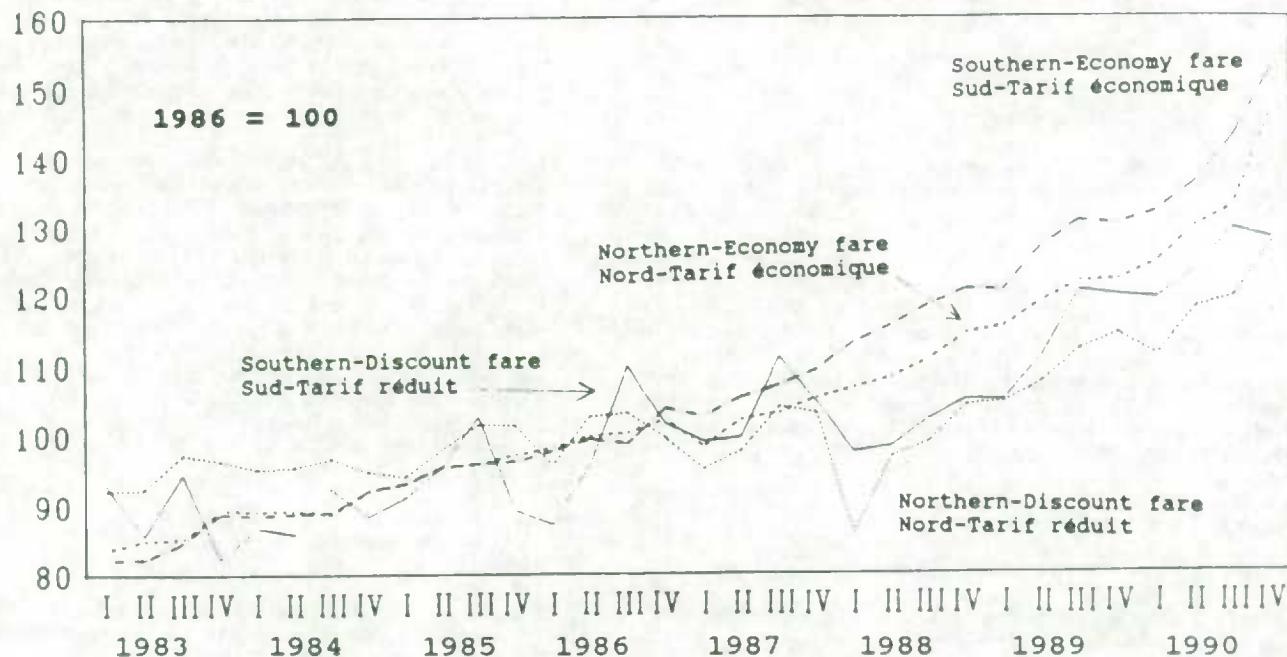
An Overview of the Domestic and International Air Fare Indexes¹, 1983-1990

This study presents a composite picture of the quarterly trends in the price of travel on the domestic routes in the southern and northern sectors, as well as in the domestic and international sectors for the period 1983-1990.

Figure 1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group, 1983-1990

Index - Indice



Southern and Northern Sectors²

The implementation of a new economic regulatory reform for air transportation in Canada on January 1, 1988 resulted in substantial price shifts. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition.

The data presented in Figure 1 reveal that for 1988, the impact of the economic regulatory reform on economy fares³ in the domestic sector is clearly evident. While in both the southern sector and the northern sector, economy fares have increased much more rapidly than discount fares, economy fares rose faster in the deregulated southern sector than in the northern sector, where services are still regulated. Nevertheless, for 1989 and 1990, the economy fares rose more vigorously in the northern sector than in the southern sector.

As indicated in this figure, on a quarter-to-quarter basis, the economy fare index for both sectors have shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare index has experienced a sluggish trend. The mixed

Un aperçu général des indices des tarifs aériens¹ intérieurs et internationaux, 1983-1990

L'exposé qui suit présente un tableau d'ensemble des tendances trimestrielles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures dans les secteurs sud et nord, ainsi que dans les secteurs intérieur et international pour la période 1983-1990.

Figure 1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire, 1983-1990

Secteurs sud et nord²

La mise en oeuvre d'une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien au Canada le 1^{er} janvier 1988 a résulté en des changements de prix substantiels. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services.

Les données présentées à la figure 1 montrent que pour 1988, l'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique³ dans le secteur intérieur est nettement évident. Alors que dans le secteur du sud et le secteur du nord, les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement que les tarifs réduits, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur déréglementé du sud que dans le secteur du nord, où les services sont encore réglementés. Toutefois pour 1989 et 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus vigoureusement dans le secteur nord que dans le secteur sud.

Tel qu'il est montré dans cette figure, sur la base d'un trimestre à l'autre, l'indice des tarifs de la classe économique pour les deux secteurs a suivi un profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que l'indice des

composition of this fare type group, which includes fare types such as advance purchase excursion, charter class, group, seat sales, may explain the large fluctuations.

It should be noted that between 1988 and 1989, the margin between the economy and discount fares in the southern sector was reduced, due to decreased competition in the market, subsequent to the costly "fare wars" between the three most important carriers in 1988. Also, the airline companies faced mounting pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft. During the second half of 1990, the increase in the economy fares greatly exceeded the increase in the discount fares. The price increases in 1990 were largely driven by escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

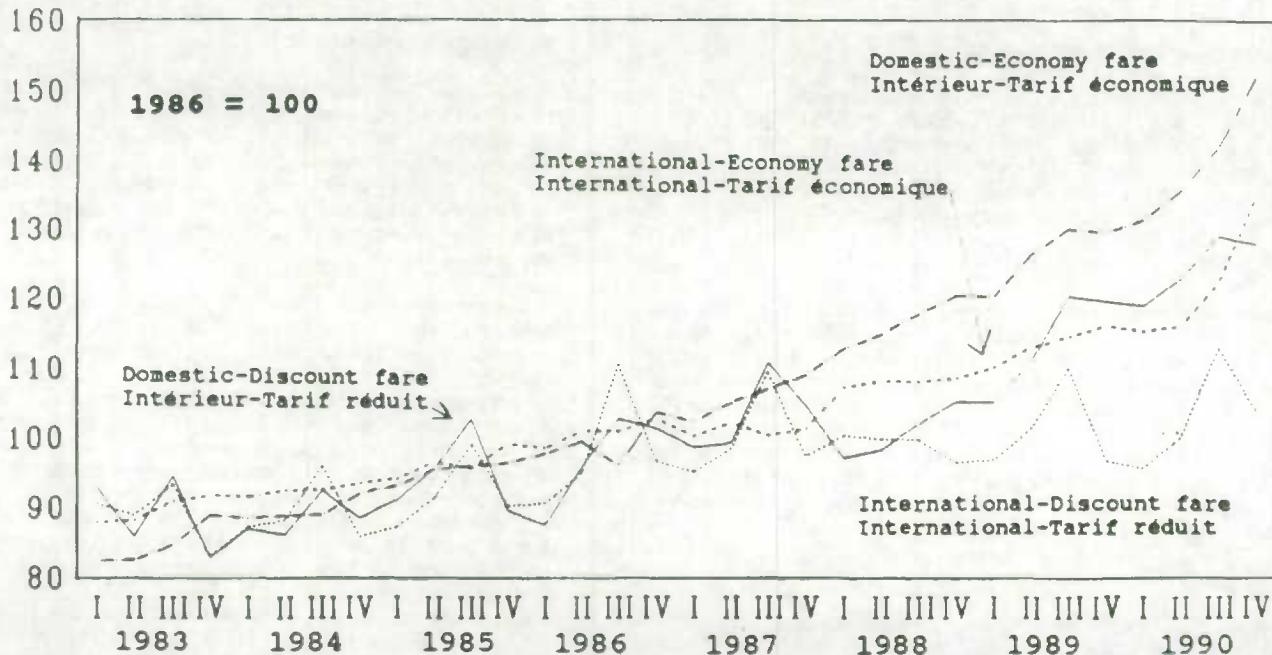
During 1989, the air fares paid by the domestic passengers increased at an accelerating rate. Compared to the previous year, the "air fare index - discount fares" for the southern sector rose in each quarter, the increases ranging from 7.8% for the first quarter to 18.0% for the third quarter. For 1990, this index continued to creep upwards but more moderately. The quarterly increases hovered between 7.4% and 13.6%. For the fares in the northern sector, the same phenomena occurred. In 1989, the increases varied from 22.1% for the first quarter to 9.7% for the fourth quarter. These increases were followed by smaller increases in 1990 ranging between 6.2% for the first quarter and 11.4% for the fourth quarter.

Domestic and International Sectors

Figure 2

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group, 1983-1990

Index - Indice



tarifs réduits a accusé une tendance hésitante. La composition mixte de ce groupe tarifaire qui comprend par exemple, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif noli-prix, le tarif de groupe et le tarif de solde de places, peut expliquer les fortes variations.

Il convient de noter qu'entre 1988 et 1989, l'écart entre les tarifs de la classe économique et les tarifs réduits dans le secteur sud s'est amoindri. Cette diminution peut être attribuée à la baisse de la concurrence concernant la part de marché, suite aux couteuses guerres tarifaires entre les trois principaux transporteurs en 1988. De plus, les compagnies aériennes ont fait face à une pression accrue pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils. Au cours de la deuxième moitié de 1990, la hausse dans les tarifs économiques a fortement dépassé la hausse dans les tarifs réduits. En 1990, les augmentations de prix ont été causées en grande partie par l'augmentation des prix du carburant et par les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

Au cours de 1989, les tarifs aériens payés par les voyageurs intérieurs ont augmenté à un taux accéléré. Par rapport à l'année précédente, "l'indice des tarifs aériens - tarifs réduits" pour le secteur sud a augmenté à chaque trimestre, les progressions variant entre 7.8% pour le premier trimestre à 18.0% pour le troisième trimestre. En 1990, cet indice a continué de se redresser mais plus modérément. Les hausses trimestrielles ont oscillé entre 7.4% et 13.6%. Pour les tarifs du secteur nord, les mêmes phénomènes se sont reproduits, c'est-à-dire qu'en 1989 les progressions ont varié de 22.1% au premier trimestre à 9.7% au quatrième trimestre, suivies d'augmentations plus faibles en 1990 variant entre 6.2% au premier trimestre et 11.4% au quatrième trimestre.

Secteurs intérieur et international

Figure 2

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire, 1983-1990

- 7 -

Figure 2 shows the air fare index trends for the domestic and international sectors since 1983. As indicated by this figure, the margin between domestic and international fares has increased sharply since 1988. Indeed, in 1989, compared to a year ago, the increase of the air fare index in the domestic sector was over six times higher than the increase in the international sector; in 1990, this increase was nearly four times higher.

The lower increases in the international sector can be partly explained by the fact that prices on international routes are governed by bilateral and multilateral agreements which vary in the degree to which they restrict fare movements.

In 1989, "the air fare index - all fares" in the domestic sector has strongly increased compared to the previous year, the increases ranging between 7.5% for the first quarter to 14.2% for the third quarter. The most notable source of price increases was in discount fares. For 1990, these increases were more moderate, ranging between 8.1% for the third quarter to 12.0% for the fourth quarter. These increases were largely explained by the economy fares.

During these periods, the international fares showed moderate increases on a year-to-year basis. For 1989, the variations hovered between -1.5% for the first quarter and 3.6% for the third quarter; in 1990 these variations hovered between -0.8% for the second quarter and 10.6% for the fourth quarter. For 1989 and 1990, these variations can be largely explained by the decrease of the discount fares and by the increase of the economy fares, respectively.

Notes

1. The methodology for the calculation of air indexes may be found in the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* (Catalogue no. 51-002) or may be obtained upon request from the Aviation Statistics Centre.
2. Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone.
3. Includes business class fares.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1990 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* and the 1990 issue of the publication *Canadian Civil Aviation* are scheduled for release in the fall 1991. For further information, please contact L. Di Pietro (819-997-6176).

La figure 2 montre les tendances des indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international depuis 1983. Tel qu'il est montré dans cette figure, l'écart entre les tarifs intérieurs et internationaux s'est fortement accru depuis 1988. En effet, en 1989, par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs aériens du secteur intérieur a présenté une augmentation de plus de six fois supérieure à celle du secteur international; pour 1990, cette augmentation lui a été de près de quatre fois supérieure.

Les hausses moins importantes dans le secteur international s'expliquent en partie par le fait que des accords bilatéraux et multilatéraux régissent les prix sur les routes internationales. Ces accords diffèrent dans le degré auquel ils restreignent les mouvements de tarifs.

En 1989, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" dans le secteur intérieur s'est fortement accru, les progressions variant entre 7.5% au premier trimestre et 14.2% au troisième trimestre. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression. Pour 1990, ces augmentations ont été plus modérées, variant entre 8.1% au troisième trimestre et 12.0% au quatrième trimestre. Les hausses sont attribuées en grande partie aux tarifs économiques.

Au cours de ces périodes, les tarifs internationaux ont affiché des augmentations très modérées sur la base d'une année à l'autre. Pour 1989, les variations ont oscillé entre -1.5% au premier trimestre et 3.6% au troisième trimestre; en 1990, elles ont oscillé entre -0.8% au deuxième trimestre et 10.6% au quatrième trimestre. Pour 1989 et 1990, ces variations s'expliquent en grande partie par la diminution des tarifs réduits et par l'augmentation des tarifs économiques, respectivement.

Notes

1. La méthode pour le calcul des indices des tarifs aériens peut être trouvée dans l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opération des transporteurs aériens au Canada* (n° 51-002 au catalogue) ou peut être obtenue sur demande auprès du Centre des statistiques de l'aviation.
2. Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "réglementée" ainsi que ceux entre la zone "réglementée" et la zone "libéralisée". Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la zone "libéralisée".
3. Comprend la classe affaires.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre de 1990 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* et l'édition de 1990 de la publication *Aviation civile canadienne* devraient paraître à l'automne de 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piétro (819-997-6176).

An Overview of Employment, 1980-1990

This article presents an 11 year historical perspective of employment in Air Canada and Canadian Airlines International Limited (CAIL), the two 1990 Level I carriers. The analysis has been done on quarterly data for this 11 year period, however, the tables provided will present annual data due to space considerations. For 1990, actual data for the first three quarters and preliminary data for the fourth quarter were used.

Since CAIL did not exist in its present form over the eleven year period, in this article, those carriers which amalgamated to form CAIL have been combined. CAIL's component carriers include Canadian Pacific Airlines (CPAL), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.

In 1987, Canadian Pacific Airlines began reporting those operations previously reported by CPAL, Eastern Provincial Airways and Nordair. During the second quarter of 1987, Canadian Airlines International Limited began reporting the merged operations of Canadian Pacific Airlines Limited and Pacific Western Airlines Limited. From 1987 to 1989, the CAIL data presented are the total of the separate reports for CAIL and Wardair. In April 1989, Wardair was taken over by CAIL's parent company, PWA Corp. Its operations were merged with CAIL's in January 1990.

Quarterly data on the number of employees and their salaries were reported in six categories as follows: Pilots and Co-pilots; Other Flight Personnel; General Management and Administration; Maintenance Labour; Aircraft and Traffic Servicing; and Other Personnel.

The aviation industry is cyclical and is dependent on the health of the economy in general. When the economy is in a downward trend air carrier load factors drop and companies downsize their operations to minimize losses.

This article will examine the effect of the economy on employment. The questions to be addressed are:

1. Did the employment levels follow the cyclical nature of the economy ?
2. Which categories of employment were more prone to layoffs due to changes in the economy and to air regulations ?
3. What happened to average salary levels over the period ?
4. How were salaries affected by inflation ?

During the 11 years being examined, the economy has witnessed two recessions. The first consisted of 7 consecutive quarterly drops in the Gross Domestic Product (GDP) beginning with the second quarter of 1981. The second began in the second quarter of 1990. Two significant changes to government regulations also occurred during this period. In 1984, the new air policy was released and in 1988, the southern Canadian market became further deregulated.

Un aperçu de l'emploi, 1980-1990

Cet article présente une perspective historique de 11 ans sur les effectifs des transporteurs de niveau I en 1990, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Pour fins d'analyse, des données trimestrielles pour la période de 11 ans ont été utilisées. Pour les tableaux, les données annuelles sont présentées à cause du manque d'espace. Les trois premiers trimestres de 1990 présentent des données actuelles alors que le dernier trimestre présente des données provisoires.

Les compagnies aériennes qui font l'objet de l'analyse sont les transporteurs qui ont été fusionnés pour devenir les Lignes aériennes Canadien International Ltée et elles sont présentées comme un seul transporteur. Les transporteurs qui ont constitué LACI, comprennent les Lignes aériennes Canadien Pacific (LACP), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.

En 1987, LACP a commencé à déclarer les opérations que déclaraient auparavant LACP, Eastern Provincial Airways et Nordair. Au cours du deuxième trimestre de 1987, LACI a commencé à déclarer les opérations fusionnées des compagnies les Lignes aériennes Canadien Pacifique et Pacific Western Airlines Ltd. De 1987 à 1989, les données de LACI qui sont présentées englobent les rapports distincts des Lignes aériennes Canadien International et de Wardair. En avril 1989, PWA Corp., société-mère de LACI a fait l'achat de Wardair. Ses opérations ont été fusionnées avec celles de LACI en janvier 1990.

Les données trimestrielles sur le nombre d'employés et les salaires et traitements ont été groupées en six catégories: pilotes et copilotes; autre personnel navigant; gestion et administration générales; main-d'œuvre d'entretien; service courant des aéronefs et du trafic et autre personnel.

L'industrie de l'aviation est cyclique et dépend de l'état de l'économie en général. Quand l'état de l'économie ralentit, les coefficients de remplissage des passagers diminuent et les compagnies réduisent leurs opérations en essayant de minimiser leurs pertes.

Cet article examine l'incidence de l'économie sur l'emploi. Les questions abordées sont les suivantes:

1. Est ce que les niveaux de l'emploi suivent la nature cyclique de l'économie ?
2. Parmi les catégories d'employés, lesquelles sont le plus enclin au licenciement en raison des changements dans l'économie et des changements dans la réglementation ?
3. Qu'est-il arrivé aux niveaux des salaires moyens durant la période ?
4. De quelles façons les salaires ont-ils été affectés par l'inflation ?

Pendant ces 11 ans, l'économie a subi deux récessions. La première consiste en sept diminutions trimestrielles consécutives dans le produit intérieur brut (PIB) commençant avec le deuxième trimestre de 1981. La deuxième a commencé avec le deuxième trimestre de 1990. Au cours de cette période, deux changements importants sont survenus dans les réglementations gouvernementales. En 1984, la nouvelle politique aérienne a été déclarée et en 1988, le marché canadien du sud a été libéralisé davantage.

- 9 -

The total number of employees was an excellent indicator of the state of the economy. The total number of employees peaked at almost 40 thousand prior to the first recession. In 1983, just after the recession, the total number of employees dropped to almost 36 thousand and to 35 thousand in 1984. From 1984 to 1989, just prior to the second economic downturn, there is a progressive climb in the total number of employees.

During the first recessionary period, when employment by category is compared between 1982 and 1983, the largest percentage decline (-11.7%) occurred in Maintenance Labour. The largest absolute decline in the number of employees (-1,182) occurred in the Aircraft Servicing category between these two years. Interestingly, there were no declines in average salary for any category of employment during this period.

Except for General Management, declines in absolute salary expenditures occurred infrequently during this 11 year period. There were no absolute salary decreases for Pilots and Co-pilots, Maintenance Labour, and Other Employees. Flight Personnel (1985/1986) and Aircraft Servicing (1986/1987) showed a decrease each in the absolute salary levels while General Management showed three absolute salary decreases from 1984 to 1987.

Unlike the first recession, in 1990, the most recent economic downturn, Maintenance Labour showed increases in both the number of employees and average salary dollars. The hardest hit category in 1990 was the General Management category with a 31.7% decrease in the number of employees and only a 0.7% increase in average salaries. This was partly due to paring the large increase in management staff acquired by the airlines during the mergers in the late 1980's.

In 1980, the number of General Management employees accounted for 2.6% of combined airline staff. From the low of 2.3% in 1982/1983, the number of General Management employees reached a high of 6.9% of total employees in 1987 during the acquisitions made prior to deregulation. The percentage of General Management employees to total employees has since declined to 4.2% in 1990, still above the pre-1988 average of 3.1%.

In constant 1986 dollars, total average salaries have remained unchanged over the eleven year period, from \$36,764 in 1980 to \$37,039 in 1990. This is an increase of only 0.7%. In real terms, total salaries have fallen by 4.2% since their peak of \$38,652 in 1985. Since 1980, all categories of employees except Pilots and Co-pilots and Other Employees have seen real declines in average salary. The largest declines in real terms were in Aircraft Servicing (-10.0%), General Management (-6.2%), Flight Personnel (-2.9%) and Maintenance Labour (-1.6%).

In summary, changes in the level of employment did correspond to changes in the economy, as did average salaries for some categories. Constant dollar total salaries have remained stable.

For further information, please contact B. Snider (819-997-6195).

Le nombre total d'employés est un excellent indicateur de l'état de l'économie. Le nombre total d'employés a atteint un sommet de près de 40 milles juste avant la première récession. En 1983, immédiatement après la récession, le nombre total d'employés a chuté de près de 36 milles, puis à 35 milles en 1984. De 1984 à 1989, juste avant le deuxième recul économique, le nombre d'employés a augmenté progressivement.

Au cours de la récession, lorsque l'emploi par catégorie est comparé entre 1982 et 1983, on observe que la diminution la plus forte en termes de pourcentage (-11.7%) fut enregistrée dans la catégorie de la main-d'œuvre d'entretien. La baisse la plus forte du nombre d'employés en termes absolus (-1,182), était dans la catégorie de "service courant des aéronefs et du trafic". Il est intéressant de noter qu'aucune catégorie n'a enregistré de diminution de la moyenne des salaires pendant cette période.

Sauf pour la catégorie "gestion et administration générales", les diminutions des dépenses salariales étaient rares durant cette période de 11 ans. Il n'y a eu aucune diminution de salaire pour les pilotes et copilotes, la main-d'œuvre d'entretien et autre personnel. Les catégories "autre personnel navigant" (1985/1986) et "service courant des aéronefs et du trafic" (1986/1987) ont enregistré une seule diminution chacune en termes absolus de salaires tandis que la catégorie "gestion et administration générales" a enregistré trois diminutions de salaires de 1984 à 1987.

Au cours du ralentissement économique de 1990, contrairement à la première récession, la main-d'œuvre d'entretien a enregistré une hausse à la fois en termes du nombre d'employés et en termes de salaire moyen. La catégorie la plus touchée en 1990 était celle de la gestion et administration générales, avec une baisse de 31.7% du nombre d'employés et une augmentation salariale de 0.7% seulement. Ceci était attribuable en partie à l'augmentation rapide des gestionnaires qui est survenue lors des fusions entre les transporteurs aériens à la fin des années 1980.

En 1980, le nombre d'employés de la catégorie gestion et administration représentait 2.6% du nombre total d'employés des transporteurs aériens. Depuis le niveau le plus bas (2.3%) atteint en 1982 et 1983, le nombre d'employés de cette catégorie n'a cessé d'augmenter pour atteindre un sommet de 6.9% en 1987, pendant la période de fusion avant la déréglementation. La proportion des employés de gestion et administration a depuis lors diminué à 4.2% en 1990, ce qui est encore supérieur à la moyenne de 3.1% enregistrée avant 1988.

En termes de dollars constants de 1986, les salaires totaux moyens ont peu changé au cours des 11 dernières années, de \$36,764 en 1980 à \$37,039 en 1990. Ceci représente une augmentation de seulement 0.7%. En termes réels, les salaires totaux ont chuté de 4.2% depuis leur sommet de \$38,652 atteint en 1985. Depuis 1980, toutes les catégories d'emploi, excepté les pilotes et co-pilotes et la catégorie autres employés, ont enregistré des baisses, en termes réels, des salaires moyens. Les diminutions les plus fortes en termes réels furent réalisées dans la catégorie "service courant des aéronefs" (-10.0%), "gestion et administration" (-6.2%), "autre personnel navigant" (-2.9%) et "main-d'œuvre d'entretien" (-1.6%).

En résumé, les changements dans les niveaux de l'emploi correspondent aux changements dans les niveaux d'activité de l'économie, tout comme les salaires moyens pour certaines catégories. Les salaires en dollars constants sont demeurés stables.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 4.

Employment Data for Major Scheduled Airlines (1980-1990)¹

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
Pilots & Co-pilots	No.	3,194	3,303	3,217	3,043	2,931	2,942
Total Salaries and Wages	\$	164,321,784	197,126,824	218,355,127	217,953,819	225,109,059	244,859,375
Average Salaries and Wages	\$	51,443	59,690	67,886	71,631	76,803	83,229
Flight Personnel	No.	5,095	5,882	5,728	5,341	5,293	4,957
Total Salaries and Wages	\$	101,443,378	134,201,496	142,788,176	147,635,366	155,012,630	153,115,781
Average Salaries and Wages	\$	19,911	22,816	24,929	27,644	29,288	30,890
General Management	No.	989	948	899	838	968	1,044
Total Salaries and Wages	\$	30,604,480	34,933,359	39,721,263	39,118,613	44,788,204	47,874,818
Average Salaries and Wages	\$	30,937	36,850	44,172	46,695	46,293	45,857
Maintenance Labour	No.	6,587	7,309	6,901	6,092	6,219	6,343
Total Salaries and Wages	\$	155,149,243	180,716,840	193,581,273	195,673,459	209,172,859	218,313,826
Average Salaries and Wages	\$	23,555	24,726	28,052	32,122	33,634	34,418
Aircraft & Traffic	No.	14,153	14,842	14,733	13,551	13,389	13,572
Total Salaries and Wages	\$	298,291,233	348,272,405	384,858,819	384,916,430	405,001,934	427,551,896
Average Salaries and Wages	\$	21,077	23,465	26,122	28,404	30,249	31,502
Other Employees	No.	7,457	7,575	7,575	6,920	6,681	6,681
Total Salaries and Wages	\$	176,018,905	204,085,373	223,939,440	223,531,916	218,314,572	226,997,024
Average Salaries and Wages	\$	23,604	26,944	29,564	32,303	32,676	33,978
Total Employed	No.	37,475	39,858	39,052	35,784	35,481	35,539
Total Salaries and Wages	\$	925,829,023	1,099,336,297	1,203,244,098	1,208,829,603	1,257,399,258	1,318,672,370
Average Salary and Wages	\$	24,705	27,581	30,811	33,782	35,439	37,105

TABLE 5.

Employment Data for Major Scheduled Airlines, 1980-1990¹ (in Constant 1986 Dollars)

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
Pilots & Co-pilots	No.	3,194	3,303	3,217	3,043	2,931	2,942
Total Salaries and Wages	\$	244,526,464	261,095,131	260,878,288	246,275,502	243,624,523	255,061,849
Average Salaries and Wages	\$	76,552	79,060	81,106	80,938	83,120	86,697
Flight Personnel	No.	5,095	5,882	5,728	5,341	5,293	4,957
Total Salaries and Wages	\$	150,957,408	177,750,326	170,595,192	166,819,623	167,762,587	159,495,605
Average Salaries and Wages	\$	29,630	30,219	29,784	31,237	31,697	32,177
General Management	No.	989	948	899	838	968	1,044
Total Salaries and Wages	\$	45,542,381	46,269,350	47,456,706	44,201,823	48,472,082	49,869,602
Average Salaries and Wages	\$	46,037	48,807	52,774	52,763	50,100	47,768
Maintenance Labour	No.	6,587	7,309	6,901	6,092	6,219	6,343
Total Salaries and Wages	\$	230,876,850	239,360,053	231,279,896	221,099,954	226,377,553	227,410,235
Average Salaries	\$	35,052	32,750	33,515	36,296	36,401	35,852
Aircraft & Traffic	No.	14,153	14,842	14,733	13,551	13,389	13,572
Total Salaries and Wages	\$	443,885,763	461,287,954	459,807,430	434,933,819	438,313,781	445,366,558
Average Salaries and Wages	\$	31,364	31,080	31,209	32,095	32,737	32,815
Other Employees	No.	7,457	7,575	7,575	6,920	6,681	6,681
Total Salaries and Wages	\$	261,932,894	270,311,752	267,550,108	252,578,436	236,271,182	236,455,233
Average Salaries and Wages	\$	35,125	35,687	35,321	36,501	35,363	35,394
Total Employed	No.	37,475	39,858	39,052	35,784	35,481	35,539
Total Salaries and Wages	\$	1,377,721,760	1,456,074,566	1,437,567,620	1,365,909,156	1,360,821,708	1,373,617,417
Average Salary and Wages	\$	36,764	36,532	36,811	38,171	38,354	38,652

¹ The following companies were included: Air Canada, Canadian Airlines International Limited, Canadian Pacific Airlines, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.

Tableau 4. (suite)

Effectifs pour les principales lignes aériennes régulières (1980-1990)¹

	1986	1987	1988	1989	1990	Année
3,008	2,851	3,098	3,194	3,155	Nbre. Pilotes et copilotes	
268,646,428	255,144,817	291,115,000	325,826,000	340,947,692	\$ Salaires et traitements	
89,325	89,493	93,976	102,004	108,065	\$ Salaires et traitements moyens	
5,612	5,491	6,106	6,665	6,278	Nbre. Autre personnel navigant	
166,289,638	165,240,120	191,490,000	216,934,000	215,945,999	\$ Salaires et traitements	
29,632	30,093	31,360	32,548	34,397	\$ Salaires et traitements moyens	
1,005	2,529	2,391	2,208	1,507	Nbre. Gestion et administration générales	
47,635,154	111,570,946	115,459,000	113,150,000	77,766,929	\$ Salaires et traitements	
47,386	44,121	48,299	51,245	51,603	\$ Salaires et traitements moyens	
6,092	5,592	6,003	5,933	6,782	Nbre. Main-d'œuvre d'entretien	
217,569,074	205,161,698	225,592,000	231,195,000	279,401,155	\$ Salaires et traitements	
35,712	36,692	37,583	38,968	41,197	\$ Salaires et traitements moyens	
13,942	12,883	13,894	14,395	14,991	Nbre. Service courant des aéronefs et du trafic	
445,358,027	406,804,993	442,011,000	462,500,000	505,518,422	\$ Salaires et traitements	
31,944	31,578	31,813	32,130	33,721	\$ Salaires et traitements moyens	
6,829	7,063	7,311	7,649	7,128	Nbre. Autre personnel	
238,097,853	250,670,262	278,509,000	327,766,000	343,863,106	\$ Salaires et traitements	
34,867	35,493	38,095	42,851	48,241	\$ Salaires et traitements moyens	
36,487	36,407	38,802	40,044	39,841	Nbre. Nombre total d'employés	
1,383,596,174	1,394,592,836	1,544,170,000	1,677,394,000	1,763,443,303	\$ Salaires et traitements	
37,920	38,305	39,796	41,889	44,262	\$ Salaires et traitements moyens	

Tableau 5. (suite)

Effectifs pour les principales lignes aériennes régulières, 1980-1990¹ (en dollars constants de 1986)

	1986	1987	1988	1989	1990	Année
3,008	2,851	3,098	3,194	3,155	Nbre. Pilotes et copilotes	
268,646,428	244,391,587	268,061,694	285,812,281	285,311,876	\$ Salaires et traitements	
89,325	85,721	86,534	89,477	90,432	\$ Salaires et traitements moyens	
5,612	5,491	6,106	6,665	6,278	Nbre. Autre personnel navigant	
166,289,638	158,275,977	176,325,967	190,292,982	180,707,948	\$ Salaires et traitements	
29,632	28,825	28,876	28,551	28,784	\$ Salaires et traitements moyens	
1,005	2,529	2,391	2,208	1,507	Nbre. Gestion et administration générales	
47,635,154	106,868,722	106,315,838	99,254,386	65,076,928	\$ Salaires et traitements	
47,386	42,261	44,474	44,952	43,183	\$ Salaires et traitements moyens	
6,092	5,592	6,003	5,933	6,782	Nbre. Main-d'œuvre d'entretien	
217,569,074	196,515,036	207,727,440	202,802,632	233,808,497	\$ Salaires et traitements	
35,712	35,145	34,607	34,182	34,475	\$ Salaires et traitements moyens	
13,942	12,883	13,894	14,395	14,991	Nbre. Service courant des aéronefs et du trafic	
445,358,027	389,659,955	407,008,287	405,701,754	423,027,968	\$ Salaires et traitements	
31,944	30,247	29,293	28,184	28,218	\$ Salaires et traitements moyens	
6,829	7,063	7,311	7,649	7,128	Nbre. Autre personnel	
238,097,853	240,105,615	256,453,959	287,514,035	287,751,553	\$ Salaires et traitements	
34,867	33,997	35,078	37,588	40,369	\$ Salaires et traitements moyens	
36,487	36,407	38,802	40,044	39,841	Nbre. Nombre total d'employés	
1,383,596,174	1,335,816,893	1,421,887,661	1,471,398,246	1,475,684,772	\$ Salaires et traitements	
37,920	36,691	36,644	36,745	37,039	\$ Salaires et traitements moyens	

¹ Les compagnies suivantes ont été combinées: Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International, les Lignes aériennes Canadien Pacifique, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.

**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 writing to:

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

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. 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 Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

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, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e 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

OU
Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. 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'enmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
 PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		ÉTATS-UNIS	Autres		
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
 O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
 H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélénographe 1-613-951-1584.



1010076484

SUBSCRIPTION ORDER FORM

Mail to:
Publications Sales
Statistics Canada
Ottawa, K1A 0T6
(Please print)

Company _____
Dept. _____
Attention _____
Address _____
City _____ Tel. _____
Province _____ Postal Code _____

Tel # (613)951-7277
Fax # (613)951-1584
For faster service call
Toll free 1-800-267-6677

Purchase Order Number: (Please enclose)

Payment enclosed \$ _____

CHARGE TO MY

MASTERCARD VISA Statistics Canada

Account No.

Expiry date

Bill me later

My client reference number is _____

Signature _____

Catalogue No.	Title	Quantity	Price	G S T %	Total

Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications. Canadian customers pay in Canadian funds. U.S.A.
and foreign clients please pay in US\$ drawn on a U.S. bank

PFO
03651

BON DE COMMANDE

Postez à:
Vent de publications
Statistique Canada
Ottawa, K1A 0T6

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie _____

Service _____

Attention _____

Adresse _____

Ville _____ Tel. _____

Province _____ Code postal _____

Tel # (613)951-7277
Fax # (613)951-1584
Pour service plus rapide
Téléphonez sans frais
1-800-267-6677

Numéro de la commande (Inclure s.v.p.)

Paiement inclus \$ _____

PORTEZ A MON COMPTE

MASTERCARD VISA Statistique Canada

N° de compte

Date d'expiration

Facturez-moi plus tard

Numéro de référence du client _____

Signature _____

No au catalogue	Title	Quantité	Prix	T.P.S. 7%	Total

Chèques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada Publication. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des Etats-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ U.S. tirés d'une banque américaine

PFO
03651