



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

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

Vol. 24, No. 8

HIGHLIGHTS

- o In May 1992, for the second consecutive month, all indicators showed increases in traffic relative to the same month of the previous year. However, total passenger-kilometres were 4% below the level of May, 1990.
- o Preliminary first quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo decreased 4% from the same quarter of the previous year.
- o In the first ten months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 6% to 3 million while local movements decreased by 9% to 1.8 million.
- o On a provincial/territorial basis, Ontario recorded the largest number of transborder passengers (3.8 million) during 1991, nearly half (46%) of all passenger traffic. Every province and territory recorded decreases of transborder traffic. The largest change in transborder passengers occurred in Ontario where 0.4 million fewer passengers than 1990 were recorded. In terms of percentage change, the largest decrease (-22%) was reported by Newfoundland.
- o Canadian carriers are spending a greater proportion of their expense dollars on passenger services than are the major American carriers.

Recent Releases

- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, April-June, 1991 and July-September, 1991. (Catalogue No. 51-005).
- o Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report, 1991 (Catalogue No. 51-204).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1992.

Note of Appreciation

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

Centre des statistiques de l'aviation

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. 24, N° 8

FAITS SAILLANTS

- o En mai 1992, pour le deuxième mois consécutif, tous les indicateurs ont indiqué des augmentations de trafic par rapport au même mois de l'année précédente. Cependant, le total des passagers-kilomètres était de 4% inférieur au niveau de mai 1990.
- o Selon les données provisoires du premier trimestre de 1992, le volume total de fret aérien - embarqué et débarqué a baissé de 4% comparé au même trimestre de l'année précédente.
- o Au cours des dix premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3 millions, soit une diminution de 6%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 9% pour s'établir à 1.8 millions.
- o Sur une base provinciale/territoriale, l'Ontario a dominé de très loin, enregistrant 3.8 millions passagers transfrontaliers en 1991, soit près de la moitié (46%) du trafic transfrontalier total. Chaque province et territoire a enregistré une baisse de trafic transfrontalier. La plus forte variation en termes de nombre de passagers a été enregistrée en Ontario, soit 0.4 million passagers de moins par rapport à 1990. En termes de pourcentage, la plus forte baisse (-22%) a été enregistrée à Terre-Neuve.
- o Les transporteurs canadiens, par rapport aux principaux transporteurs américains, consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation aux services au passagers.

Mises en circulation récentes

- o Opérations des transporteurs aériens canadiens, avril-juin 1991 et juillet-septembre 1991. (N° 51-005 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, 1991 (N° 51-204 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1992.

Note de reconnaissance

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



Statistics Canada

Statistique Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
May 1992, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, mai 1992 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	May	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	Year-to-Date	
	May	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,228	0.9	5,238	-0.2	- Intérieur
- International	531	19.3	2,519	9.9	- International
- Total	1,759	5.8	7,757	2.8	- Total
Passengers - Charter	92	12.2	884	13.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,851	6.1	8,641	3.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 683 200	7.3	7 090 925	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 094 419	22.3	8 704 286	6.0	- International
- Total	3 777 619	15.1	15 795 212	5.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	211 053	15.4	1 990 230	8.5	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 988 673	15.1	17 785 442	6.2	Passagers-kilomètres - Total -
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 726 607	9.7	25 001 028	0.4	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	253 828	14.1	2 427 230	5.8	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 980 435	9.8	27 428 259	0.8	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	66.0	...	63.2	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	83.1	...	82.0	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.7	...	64.8	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	113 451	0.8	507 372	-4.4	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	322	21.4	2 881	10.0	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	113 774	0.8	510 254	-4.3	Total
Hours Flown	68	6.3	326	2.8	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	271 209	2.9	1 271 086	-3.6	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - litres

Available On CANSIM: Matrix 385

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

In May 1992, for the second consecutive month, all indicators showed increases in traffic relative to the same month of the previous year. However, total passenger-kilometres were 4% below the level of May, 1990.

For further information, please contact Mr. B. Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes Aériennes Canadien International limitée, AirBC et Time Air.

En mai 1992, pour le deuxième mois consécutif, tous les indicateurs ont indiqué des augmentations de trafic par rapport au même mois de l'année précédente. Cependant, le total des passagers-kilomètres était de 4% inférieur au niveau de mai 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6188).

TABLE 2.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. First Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank 1991 Rang	Airports - Aéroports	First Quarter 1991 Premier trimestre	(tonnes)	First Quarter 1992 Premier trimestre	(tonnes)	Change 1992/1991 Variation
						%
1	Lester B. Pearson ONT	71 792		68 395		-4.7
2	Vancouver International BC-CB	27 033		28 377		5.0
3	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	21 621		19 879		-8.1
4	Calgary International ALTA-ALB	9 546		10 456		9.5
5	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	6 216		6 096		-1.9
6	Winnipeg International MAN	6 122		5 981		-2.3
7	Halifax International NS-NÉ	5 474		5 048		-7.8
8	Edmonton International ALTA-ALB	6 306		4 084		-35.2
9	Ottawa International ONT	1 943		1 596		-17.8
10	Moncton NB	1 388		1 168		-15.9
11	St John's NFLD-TN	957		914		-4.6
12	Goose Bay NFLD-TN	621		731		17.7
13	Iqaluit NWT-TNO	379		464		22.5
14	Regina SASK	525		410		-21.8
15	Yellowknife NWT-TNO	327		382		16.9
16	Kuujjuarapik QUE-QC	317		297		-6.3
17	Saskatoon SASK	347		184		-46.9
18	Whitehorse YUK	166		179		8.2
19	Thunder Bay ONT	214		176		-17.4
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	166		162		-2.4
21	Resolute Bay NWT-TNO	183		161		-11.8
22	Nanisivik NWT-TNO	194		134		-31.0
23	Norman Wells NWT-TNO	168		133		-20.9
24	Inuvik NWT-TNO	137		126		-7.8
25	Québec QUE-QC	79		118		49.6
26	Cambridge Bay NWT-TNO	53		116		119.4
27	Kuujjuarapik QUE-QC	95		110		16.7
28	Wabush NFLD-TN	84		85		1.1
29	La Grande Rivière QUE-QC	39		64		65.4
30	Prince Rupert BC-CB	78		62		-21.2
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		162 567		156 090		-4.0
Total Canada		163 511		156 583		-4.2

Preliminary first quarter 1992 data showed that total enplaned and deplaned cargo decreased 4.2% from the same quarter of the previous year.

Only 11 of the top 30 airports had an increase in cargo volume and most of these gains were marginal. However, two airports did have appreciable gains over the comparison period. Vancouver International had strong gains on the transborder (12.5%) and other international (14.6%) sectors while domestic volume decreased marginally. At Calgary International, the domestic sector had the largest absolute increase (780 tonnes) while other international cargo had the largest percentage increase (13.7%) and transborder cargo declined by 2.5%.

Lester B. Pearson had the largest absolute decrease handling 3 397 fewer tonnes (-4.7%). At this airport, domestic and other international segment cargo declined by 6.0% and 7.0% respectively, while transborder cargo increased by 2.8%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 2.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Premier trimestre 1992 (données provisoires)

Selon les données provisoires du premier trimestre de 1992, le volume total de fret aérien embarqué et débarqué a baissé de 4.2% comparé au même trimestre de l'année précédente.

Seulement 11 des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises. La plupart de ces augmentations étaient marginales. Cependant, deux aéroports ont enregistré des gains appréciables au cours de la période de référence. L'aéroport international de Vancouver a connu de fortes hausses dans ses secteurs transfrontalier (12.5%) et autre international (14.6%), tandis que le secteur intérieur a diminué de façon marginale. À l'aéroport international de Calgary, le secteur intérieur a rapporté la plus forte hausse en termes absolus (780 tonnes), alors que les marchandises du secteur autre international ont connu la plus forte hausse en termes de pourcentage (13.7%), et celles du secteur transfrontalier ont baissé de 2.5%.

L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte baisse, soit 3 397 tonnes de moins (-4.7%). Pour cet aéroport, les marchandises dans les secteurs intérieur et autre international ont baissé de 6.0% et 7.0% respectivement, alors que les marchandises dans le secteur transfrontalier ont augmenté de 2.8%.

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

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, October 1991

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, octobre 1991

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1991	Change October 1991/1990	Year-to-date 1991	Change Year-to-date 1991/1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Variation Octobre	Cumulatif	Variation cumulative
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT.	27,631	-8.2	271,703	-9.3
2	Vancouver Int'l. B.C.-C.-B.	23,941	-10.9	246,739	-9.5
3	St. Hubert QUE.-QC.	21,277	14.8	180,717	-14.9
4	Boundary Bay B.C.-C.-B.	19,729	17.8	204,847	12.4
5	Abbotsford B.C.-C.-B.	18,112	3.9	154,095	7.7
6	Montréal Int'l. QUE.-QC.	17,525	-0.1	167,012	-8.3
7	Calgary Int'l. ALTA.-ALB.	17,322	-1.5	175,163	-4.3
8	Victoria Int'l. B.C.-C.-B.	15,903	6.7	162,660	-10.0
9	Toronto Buttonville ONT.	14,439	-23.4	145,549	-25.9
10	Ottawa Int'l. ONT.	14,096	-15.6	139,283	-12.3
11	Winnipeg MAN.	12,038	-9.7	119,331	-10.8
12	Québec QUE.-QC.	11,418	1.8	122,180	-3.5
13	Springbank ALTA.-ALB.	11,323	-15.2	123,781	2.5
14	Thunder Bay ONT.	11,302	-2.8	90,305	-0.5
15	Pitt Meadows B.C.-C.-B.	11,165	20.8	100,419	-10.1
16	Halifax Int'l. N.S.-N.-É.	9,854	6.8	95,058	-7.3
17	North Bay ONT.	9,844	-1.5	93,843	10.3
18	Edmonton Mun. ALTA.-ALB.	9,729	-9.7	106,135	-9.4
19	Toronto Island ONT.	9,589	0.5	103,820	-3.4
20	Hamilton City ONT.	9,153	-10.4	101,152	-5.5
21	London ONT.	8,574	-12.0	95,201	-6.7
22	St. Honoré QUE.-QC.	8,295	-12.8	83,019	-10.0
23	Sault Ste. Marie ONT.	7,714	62.8	54,809	15.0
24	Sudbury ONT.	7,480	-8.3	96,222	27.0
25	Saskatoon SASK.	7,408	-24.5	81,227	-15.4
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		334,861	-3.2	3,312,270	-6.1
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		472,087	-5.2	4,793,465	-7.1

In October 1991, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 5.2% from October 1990. Itinerant movements decreased by 4.1% to 296 thousand while local movements decreased by 7.0% to 176 thousand compared to the same month last year.

In the first ten months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7.1% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 6.1% to 3.0 million while local movements decreased by 8.8% to 1.8 million.

The largest percentage increase in October was 62.8% at Sault Ste. Marie, Ont. The largest decrease was 31.4% at St. Andrews, Man.

For further information, please contact Peter Bailie (819) 997-6185.

Au cours du mois d'octobre 1991, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 5.2% par rapport au mois d'octobre 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 296 milles, soit une diminution de 4.1%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 7.0% par rapport au mois d'octobre 1990 pour atteindre 176 milles.

Au cours des dix premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7.1% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3.0 millions, soit une diminution de 6.1%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 8.8% pour s'établir à 1.8 millions.

En octobre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste Marie, Ont., soit 62.8%. La plus forte diminution a été enregistrée à St. Andrews, Man., soit 31.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819) 997-6185.

TABLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination statistics, Annual Distribution by Province and Territory, 1990 and 1991.

Province/Territory	1990	1991	Change Variation
Province/Territoire	No.-Nbre		%
British Columbia - Colombie-Britannique	1,303,510	1,230,710	-5.6
Alberta	1,053,190	997,200	-5.3
Saskatchewan	89,980	79,960	-11.1
Manitoba	253,720	210,890	-16.9
Ontario	4,260,140	3,844,290	-9.8
Quebec - Québec	1,790,140	1,680,310	-6.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	59,120	48,790	-17.5
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	195,740	178,400	-8.9
Prince Edward Island - île-du-Prince-Édouard	20,970	17,910	-14.6
Newfoundland - Terre-Neuve	56,280	44,060	-21.7
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3,410	3,050	-10.6
Yukon Territory - Territoire du Yukon	4,520	4,480	-0.9
Canada	9,090,720	8,340,050	-8.3

The total number of scheduled passengers travelling between Canada and the United States totalled 8.3 million in 1991, down 8.3% compared to 1990. The Table above shows how the transborder market is split among Canada's provinces and territories.

As shown in this Table, the largest proportion of transborder passenger traffic is concentrated in four provinces: Ontario, Quebec, British Columbia and Alberta. Combined, these four provinces accounted for 93.0% of all transborder passenger traffic.

In terms of the number of transborder passengers, Ontario is the most significant province, recording 3.8 million passengers in 1991, nearly half (46.1%) of all transborder passenger traffic. It should be noted that Toronto alone reported 3.5 million transborder passengers in 1991, accounting for 90.1% of transborder traffic recorded for the province of Ontario.

The province of Quebec ranked second, recording 1.7 million transborder passengers, less than half of the transborder traffic recorded for Ontario. Here, it should be noted that Montréal alone reported 1.6 million transborder passengers, representing 96.9% of transborder traffic recorded for the province of Quebec.

British Columbia and Alberta were ranked third and fourth with 1.2 million and 997.2 thousand transborder passengers, representing 14.8% and 12.0% of all transborder passenger traffic, respectively.

Overall, every province and territory recorded decreases in transborder traffic. The largest change in terms of the number of transborder passengers occurred in Ontario where 415.8 thousand less passengers were recorded in 1991 than last year's level. In terms of percentage change, the largest (-21.7%) decrease was reported by Newfoundland.

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

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Distribution annuelle par province et territoire, 1990 et 1991.

Province/Territory	1990	1991	Change Variation
Province/Territoire	No.-Nbre		%
British Columbia - Colombie-Britannique	1,303,510	1,230,710	-5.6
Alberta	1,053,190	997,200	-5.3
Saskatchewan	89,980	79,960	-11.1
Manitoba	253,720	210,890	-16.9
Ontario	4,260,140	3,844,290	-9.8
Quebec - Québec	1,790,140	1,680,310	-6.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	59,120	48,790	-17.5
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	195,740	178,400	-8.9
Prince Edward Island - île-du-Prince-Édouard	20,970	17,910	-14.6
Newfoundland - Terre-Neuve	56,280	44,060	-21.7
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3,410	3,050	-10.6
Yukon Territory - Territoire du Yukon	4,520	4,480	-0.9
Canada	9,090,720	8,340,050	-8.3

Le nombre total des passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 8.3 millions en 1991, une baisse de 8.3% par rapport à 1990. Le tableau ci-dessus présente la distribution du marché transfrontalier total entre les provinces et les territoires au Canada.

Tel qu'illustré dans ce tableau, la plus grande proportion du trafic transfrontalier est concentrée dans quatre provinces: l'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta. Ensemble, ces quatre provinces ont contribué à 93.0% du marché transfrontalier total.

En termes de nombre de passagers transfrontaliers, la province de l'Ontario a dominé de très loin, enregistrant 3.8 millions passagers en 1991, soit près de la moitié (46.1%) de tout le trafic transfrontalier. Il est important de noter que Toronto, à elle seule, a rapporté 3.5 millions passagers transfrontaliers en 1991, soit 90.1% du trafic transfrontalier enregistré pour la province de l'Ontario.

La province de Québec s'est classée au deuxième rang avec 1.7 millions passagers transfrontaliers, soit moins de la moitié du nombre de passagers rapporté par l'Ontario. Ici, il convient de noter que Montréal, à elle seule, a enregistré 1.6 million passagers transfrontaliers, comptant pour 96.9% du trafic transfrontalier de la province de Québec.

Les troisième et quatrième rangs sont occupés par la Colombie-Britannique et l'Alberta avec 1.2 million et 997.2 mille passagers transfrontaliers, soit 14.8% et 12.0% du marché total transfrontalier respectivement.

Pour l'ensemble du Canada, toutes les provinces et territoires ont enregistré des baisses de trafic transfrontalier. La plus forte variation en termes de nombre de passagers a été enregistrée en Ontario, soit 415.8 mille passagers transfrontaliers de moins par rapport à l'année précédente. En termes de pourcentage, la plus forte baisse (-21.7%) a été enregistrée à Terre-Neuve.

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

Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness

Any aspect of the passenger handling can fall under the title of passenger services. This can include almost any contact that the passenger would have with the air carrier throughout the whole journey. The handling of the passenger's reservation, passenger check-in, on-time performance, baggage handling, meals and in-flight services are all aspects of passenger services that can shape a customer's opinion of the air carrier and their inclination to use the carrier again.

There are some elements of passenger service than can be more easily measured and compared. They will receive most of the focus in this paper.

What are the major components of these passenger service expenditures? Table 5.1 shows how the money was spent by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) in 1990. Canadian carrier's have deliberately made passenger service a key marketing element.

TABLE 5.1 Passenger Service Expenditures, Air Canada and CAIL, 1990

	%
Cabin crew salaries and expenses	42
Passenger food and supplies	44
Other passenger service expenses	14
Total passenger service expenses	100

Source: Statistics Canada, Canadian Civil Aviation (Catalogue No. 51-206).

What has been the trend in passenger service expenditures for the major Canadian scheduled service air carriers in the period 1986 through 1990? Table 5.2 shows several interesting patterns. Air Canada spent a relatively constant proportion of its operating expenses on passenger services. This remained in the 11.4 - 12.5% range throughout this period. It's major competitor, showed a greater variability; CAIL spent slightly more with a range of 10.8 - 13.1% during the period 1987-1990. In 1986, with CP Air, CAIL's international service predecessor, 12.8% of its operating expenses were passenger service costs. Wardair had expended more on a percentage basis than any other of the major Canadian players, at least until its takeover by PWA Corp in 1989. All three Canadian carriers spent a higher proportion than the major American carriers on passenger services.

Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada

Tout aspect du traitement des passagers relève de la rubrique des services aux passagers. Cette dernière peut comprendre pratiquement tout rapport que le passager a pendant le voyage avec la compagnie aérienne. La prise en charge des réservations des passagers, l'enregistrement des passagers, le respect des horaires de vol, la manutention des bagages, le service-repas et le service en vol sont tous des aspects des services aux passagers qui influent sur l'opinion que le client a de la compagnie aérienne et sur la décision de ce dernier de faire à nouveau affaire avec cette compagnie.

Certains aspects des services aux passagers sont plus facilement mesurables et comparables. Le présent article porte plus particulièrement sur ces aspects.

Quels sont donc les principaux éléments des dépenses des services aux passagers? Le tableau 5.1 présente une ventilation des dépenses des compagnies Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) en 1990. Les transporteurs canadiens ont délibérément fait des services aux passagers un outil commercial clé.

TABLEAU 5.1 Dépenses au titre des services aux passagers, Air Canada et LACI, 1990

	%
Salaires et dépenses du personnel navigant	Salaires et dépenses du personnel navigant
Fournitures et vivres pour les passagers	Fournitures et vivres pour les passagers
Autres dépenses des services aux passagers	Autres dépenses des services aux passagers
Dépenses totales des services aux passagers	Dépenses totales des services aux passagers

Source: Statistique Canada, Aviation civile canadienne (n° 51-206 au catalogue).

Pour la période allant de 1986 à 1990 inclusivement, quelles ont été les tendances dans les dépenses au titre des services aux passagers des principaux transporteurs aériens canadiens réguliers? Le tableau 5.2 révèle quelques tendances intéressantes. Air Canada a consacré aux services aux passagers un pourcentage relativement constant de ses dépenses d'exploitation. Au cours de la période de référence, le pourcentage a varié entre 11.4% et 12.5%. Son principal concurrent a affiché une plus grande variabilité. Les dépenses de LACI ont été légèrement plus élevées, soit entre 10.8% et 13.1% au cours de la période 1987-1990. En 1986, CP Air (le prédecesseur de LACI au titre des mouvements internationaux) a consacré 12.8% de ses dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Les dépenses de Wardair à ce titre ont progressé le plus, en pourcentage, que toute autre compagnie canadienne importante, du moins jusqu'à ce que la PWA Corporation en prenne le contrôle en 1989. Les trois transporteurs canadiens ont consacré aux services aux passagers un pourcentage plus élevé que les principaux transporteurs américains.

TABLE 5.2 Passenger Services Expenditures as a Percentage of Total Operating Expenses, 1986-1990

TABLEAU 5.2 Dépenses au titre des services aux passagers, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, 1986-1990

	1986	1987	1988	1989	1990	
Canadian Carriers						Transporteurs canadiens
Wardair	15.0	15.9	12.6	12.3	...	Wardair
Canadian Airlines International	...	10.8	12.3	12.0	13.1	Lignes aériennes Canadian International
Air Canada	11.9	11.4	12.5	11.8	12.1	Air Canada
CP Air	12.8	CP Air
American Carriers						Transporteurs américains
Delta Airlines	11.4	11.8	11.9	11.5	12.3	Delta Airlines
American Airlines	11.8	11.8	11.7	11.4	12.5	American Airlines
United Airlines	12.2	11.6	11.3	10.7	10.1	United Airlines
Continental Airlines	9.8	9.9	9.7	9.4	8.9	Continental Airlines
Northwest Airlines	...	9.3	9.1	9.3	9.1	Northwest Airlines

Source: Canadian carriers, Statistics Canada Air Carrier Operations in Canada (Catalogue No. 51-002) and Canadian Civil Aviation (Catalogue No. 51-206); American carriers, International Civil Aviation Organization, Financial Data Commercial Air Carriers, Series F

Source: Transporteurs canadiens, Statistique Canada, Opérations des transporteurs aériens au Canada (n° au catalogue 51-002) et Aviation civile canadienne (n° au catalogue 51-206); transporteurs américains, Organisation de l'aviation civile internationale, Renseignements financiers des transporteurs aériens commerciaux, série F.

Some caution must be taken in using an aggregate figure such as passenger servicing costs to measure the service level provided. Many factors can affect the level of expenditures.

The distance flown on average by each passenger is one factor. It is more difficult to expend large amounts on passengers in food and beverage service on short-haul than long-haul flights. The longer the haul, the larger the expenditure per passenger. The longer haul on the Canadian carriers routes might partially explain their expenditure of a higher proportion of their operating costs on passenger services.

Trip distance is not the only explanation, however. The industry average for domestic in-flight food expenses in the United States is less than US\$6 per passenger. Air Canada and CAI have a much higher average (\$13.86 and \$14.00 Canadian respectively in 1990). The existence of a high service level provider such as Wardair may have been another factor for the emphasis on service in the Canadian industry. Although at its peak, Wardair captured only 4.8% of scheduled service passengers (10.7% of the scheduled service market as measured by passenger-kilometres), the reputation of its service and the threat of its potential growth may indeed have had a strong influence on Air Canada and CAI.

Il faut toutefois faire preuve de prudence lorsque l'on utilise des données agrégées comme les coûts des services aux passagers pour mesurer le niveau de service fourni. Nombre de facteurs peuvent agir sur le niveau des dépenses.

L'un de ces facteurs est la distance moyenne parcourue par passager. Il est plus difficile d'allouer des montants élevés aux repas et aux boissons destinés aux passagers sur des vols court-courriers que sur des vols long-courriers. Plus la distance parcourue est longue, plus les dépenses par passager sont élevées. La distance plus élevée des itinéraires des transporteurs canadiens peut expliquer en partie la raison pour laquelle les services aux passagers représentent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation.

La distance du vol n'est toutefois pas le seul facteur qui influe sur les dépenses. Aux États-Unis, pour l'ensemble du secteur, les dépenses moyennes au titre des repas sur des vols intérieurs sont inférieures à US\$6 par passager. Les dépenses moyennes pour Air Canada et LACI sont beaucoup plus élevées (\$13.86 et \$14.00 canadiens respectivement en 1990). Comme autre raison possible de l'importance accordée aux services aux passagers par les transporteurs aériens canadiens, mentionnons la compagnie Wardair qui fournit un niveau de service élevé. Bien que traversant une période record, Wardair n'a représenté que 4.8% des passagers sur des vols réguliers (soit 10.7% du marché des services réguliers, mesure établie selon le nombre de passagers-kilomètres). La réputation des services de Wardair et les possibilités de croissance de la compagnie peuvent en effet avoir influé fortement sur Air Canada et LACI.

The difference in expenditures on passenger services can affect more than just the value or quality of the food-service provided. Whether or not food service will be provided at all is sometimes the question. It is of sufficient importance to the passenger that this information is usually included by airlines in their published schedules, in travel agency resources such as the Official Airline Guide and in carrier reservation systems. The provision of food services is another area where Canadian carriers may have an advantage.

When one looks at the two similar business/government markets of New York-Washington and Ottawa-Toronto, there are significant differences in the meal services advertised by the carriers operating between these points. According to the January 1, 1992 Official Airline Guide [see Table 5.3], there were 72 different flight listings for Ottawa to Toronto, a distance of 364 kilometres. Table 5.3 shows that sixteen were listed as breakfast flights, four were listed as lunch service flights and fourteen were listed as offering snack service. There were 180 flight listings for Washington to New York, a distance of 342-367 kilometres (depending on the airports used). None were listed as breakfast flights, none were listed as lunch service flights and fifty-four were listed as offering snack service.

TABLE 5.3 Food Services--Ottawa-Toronto Versus New York-Washington

City-Pair/ Paires de villes	Food Service/ Services-repas	Number of Flight Listings/Nombre de vols annoncés	% of Flights/Pourcentage de vols
Ottawa-Toronto	breakfast/petit déjeuner	16	22
	lunch/déjeuner	4	6
	snack/casse-croûte	14	19
	none/aucun repas	38	53
	Total	72	100
New-York-Washington	breakfast/petit déjeuner	0	0
	lunch/déjeuner	0	0
	snack/casse-croûte	54	30
	none/aucun repas	126	70
	Total	180	100

Source: OAG Desktop Flight Guide, Jan. 1/92, North American Edition

All of the examination up this point would suggest that Canadian carriers are spending a greater proportion of their expense dollars on passenger services than are the major American carriers. At least in some markets, they do appear to offer more food services than American carriers.

How important is the passenger service element in a passenger's choice? Can Canadian carriers offering a higher level of service impact on their market share? The importance or impact is probably the greatest when other factors influencing consumer choice are relatively equal. If two carriers are leaving at approximately the same time, with similar fares, to the same destination, the service factor becomes very important. The question of the quality of the meal and beverage service provided while perhaps a "frill", gains importance if other factors are equal.

Le niveau des dépenses au titre des services aux passagers n'agit pas seulement sur la valeur ou la qualité du service-repas fourni aux passagers. En fait, on se demande parfois si l'on doit fournir ou non le service-repas. Ce facteur a suffisamment d'importance aux yeux des voyageurs pour que l'on en fasse mention dans les horaires publiés par les compagnies aériennes, dans la documentation des agences de voyages (comme le Official Airline Guide) et dans les systèmes de réservations des compagnies aériennes. Les services-repas fournis aux passagers constituent un autre secteur où les transporteurs canadiens peuvent bénéficier d'un avantage.

Lorsque l'on examine les deux marchés semblables des affaires et du gouvernement que sont les itinéraires New York-Washington et Ottawa-Toronto, on observe des différences importantes au niveau des services-repas annoncés par les transporteurs qui exploitent ces routes. Selon le Official Airline Guide publié le 1^{er} janvier 1992 (voir tableau 5.3), on a dénombré 72 vols d'Ottawa à Toronto, ce qui représente une distance de 364 kilomètres. Selon le tableau 5.3, 16 de ces vols incluaient le petit déjeuner, quatre incluaient le déjeuner et 14 incluaient un casse-croûte. Par ailleurs, on a dénombré 180 vols de Washington à New York, soit une distance de 342 à 367 kilomètres (selon les aéroports utilisés). Aucun des vols n'incluait le petit déjeuner ou le déjeuner; par contre, 54 vols incluaient un casse-croûte.

TABLEAU 5.3 Services-repas -- Ottawa-Toronto et New York-Washington

City-Pair/ Paires de villes	Food Service/ Services-repas	Number of Flight Listings/Nombre de vols annoncés	% of Flights/Pourcentage de vols
Ottawa-Toronto	breakfast/petit déjeuner	16	22
	lunch/déjeuner	4	6
	snack/casse-croûte	14	19
	none/aucun repas	38	53
	Total	72	100
New-York-Washington	breakfast/petit déjeuner	0	0
	lunch/déjeuner	0	0
	snack/casse-croûte	54	30
	none/aucun repas	126	70
	Total	180	100

Source: OAG Desktop Flight Guide, 1^{er} janvier 1992, édition nord-américaine.

Jusqu'ici, tout semble indiquer que les transporteurs canadiens, par rapport aux principaux transporteurs américains, consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Sur certains marchés du moins, ils semblent offrir davantage de services-repas que les compagnies américaines.

Quelle importance le passager accorde-t-il aux services aux passagers au moment de choisir une compagnie aérienne? Les transporteurs canadiens qui offrent un niveau de service élevé peuvent-ils influer sur leur part du marché? Le degré d'importance ou d'incidence des services offerts est probablement le plus élevé lorsque les autres facteurs qui influencent le choix du consommateur sont égaux. Ainsi, si deux vols sont offerts à la même heure, au même tarif, pour la même destination, le facteur services prendra alors beaucoup d'importance. Si les autres facteurs en présence sont égaux, la question de la qualité du service-repas, quoique accessoire, revêt alors de l'importance.

Do Canadian carriers provide a better level of passenger service than their American competition? The figures in Table 5.2 show that they spend a higher proportion of their operating expenses on passenger services. Could Canadian carriers use their attention to passenger services to be more competitive, especially within the North American context? This would make sense if it was felt that the increased spending and attention to passenger services could influence the consumer's choice of a carrier.

Canada's international scheduled air carriers are facing a world of great change and increasing competition. The prospect of a new bilateral air agreement with the United States, raises the possibility of new opportunities but also new competitive pressures. One area that may help the Canadian carriers to compete in this market and in the world market is their level of passenger services provided. The major Canadian air carriers have historically devoted a higher proportion of their resources to the provision of passenger services than have the major American air carriers. This means that they have an advantage that does not require an increase in expenditures to obtain other than to inform the consumer of its existence. If the service level is maintained, and if it is made known to their prospective passengers, passenger service could be the advantage they need to maintain an adequate market share.

[A more extensive version of this article will be published in the 1991 edition of Canadian Civil Aviation, catalogue 51-206.]

For further information, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6942).

Les transporteurs canadiens fournissent-ils un niveau plus élevé de services aux passagers que leurs concurrents américains? Le tableau 5.2 révèle qu'ils y consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation. Les transporteurs canadiens peuvent-ils se servir de cet atout pour être plus concurrentiels, surtout dans le contexte nord-américain? Cela serait logique si l'on croyait que l'augmentation des dépenses et de l'importance accordées aux services aux passagers pouvait influencer le choix du consommateur.

Les transporteurs canadiens internationaux qui offrent des services réguliers doivent évoluer dans un milieu changeant et de plus en plus concurrentiel. La possibilité d'un nouvel accord bilatéral de transport aérien avec les États-Unis laisse présager des débouchés mais également une lutte concurrentielle accrue. Le niveau de service que fournissent les transporteurs canadiens peut constituer un atout sur ce marché et sur le marché mondial. Depuis toujours, les principaux transporteurs aériens canadiens consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses aux services aux passagers, comparativement aux principaux transporteurs aériens américains. Cela signifie que les compagnies aériennes canadiennes bénéficient donc d'un avantage. Il n'est pas nécessaire d'y consacrer des dépenses additionnelles; il suffit simplement d'en informer le consommateur. Si le niveau de service est maintenu, et si ce fait est connu des passagers éventuels, les services aux passagers constitueront l'atout dont les transporteurs canadiens ont besoin pour conserver une part équitable du marché.

[Une version plus complète de cette étude paraîtra dans l'édition de 1991 de la publication Aviation civile canadienne, catalogue 51-206.]

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6942).



1010106832

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

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada • Minister of Industry, Science and Technology, 1992. 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, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Perc 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

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada • Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. 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.