



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, 112,00 \$ 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. 25, No. 11

HIGHLIGHTS

- The August, 1993 year-to-date passenger load factor on scheduled services (67%), was up slightly over the same period last year. Also, it was up 2.9 percentage points over this period of 1991, when demand was very low.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In 1992, Canadian air carriers reported a slight improvement in their operating performance. The net loss nearly doubled in 1992 as Level I carriers claimed a much smaller tax refund than in 1991, and Canadian Airlines International Ltd. incurred \$199 million in restructuring costs.

- In 1992, total transborder flights of Canadian air carriers decreased by 5%, mainly at the major transborder gateways of Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports. On the other hand, there was a 15% increase in movements by American air carriers during the same period.

Special Article

- In 1988 and 1989, Wardair offered the bulk of the competition to Air Canada and CAIL on domestic transcontinental routes and on the eastern triangle. In April 1989, Wardair was purchased by CAIL's parent company, PWA Corporation. The total operations of the domestic competing carriers has not been as great in the years (1990 to 1992) that followed the merging of Wardair's operations with CAIL.

Recent release

- Air Carrier Operations in Canada, October-December 1992 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9
Issued in November 1993.

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.

Vol. 25, N° 11

FAITS SALLANTS

- Le coefficient de remplissage cumulatif du mois d'août 1993 (67%), a augmenté légèrement comparativement à la même période de l'année précédente. Aussi, ce coefficient a augmenté de 2,9 points de pourcentage comparativement à la même période de 1991, alors que la demande était très faible.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- En 1992, les transporteurs aériens canadiens ont connu une légère amélioration de leur rendement d'exploitation. La perte nette a virtuellement doublé en 1992 alors que les transporteurs de niveau I ont réclamé un plus petit remboursement d'impôt qu'en 1991 et que les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont encouru des frais de restructuration de \$199 millions.

- En 1992, le total des vols transfrontaliers des transporteurs aériens canadiens a diminué de 5%, surtout aux principales portes d'entrée et de sortie transfrontalières, soit Lester B. Pearson et les aéroports internationaux de Vancouver et de Montréal. D'autre part, les transporteurs aériens américains ont augmenté leurs mouvements durant la même période, soit 15%.

Etude spéciale

- En 1988 et en 1989, Wardair a fait principalement concurrence à Air Canada et à Canadien International sur les routes transcontinentales intérieures et dans le triangle de l'est. En avril 1989, la PWA Corporation, la société mère de Canadien International, a acheté la compagnie Wardair. Le niveau d'activité des transporteurs nationaux compétitifs n'a pas été aussi élevé au cours des années (1990-1992) qui ont suivi la fusion de Wardair et de Canadien International.

Mise en circulation récente

- Opération des transporteurs aériens au Canada, octobre-décembre 1992 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9
Mise en circulation, novembre 1993.

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.



TABLE 1.
Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, August 1993 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	August	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1993		1993		
	Août	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1993	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1 354	4.6	9 293	2.2	- Intérieur
- International	745	7.0	4 599	5.8	- International
- Total	2 099	5.5	13 892	3.4	- Total
Passengers - Charter	84	-7.7	1 096	-3.0	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	2 183	4.9	14 988	2.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 802 806	-9.1	11 294 831	-10.3	Réguliers - Intérieur
- International	3 044 444	0.9	17 264 857	2.1	- International
- Total	4 807 151	-3.1	28 559 689	-3.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	183 202	-10.8	2 508 231	-0.8	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 990 354	-3.4	31 067 920	-3.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 310 124	-5.0	42 796 181	-3.6	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	227 247	-3.7	3 110 143	1.1	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 537 371	-5.0	45 906 325	-3.3	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	76.2	...	66.7	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	80.6	...	80.6	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	76.3	...	67.7	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	120 811	11.1	917 818	7.0	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	259	63.3	4 023	16.1	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	121 071	11.2	921 842	7.0	Total
Hours Flown	66	-7.0	499	-7.2	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	290 801	-4.9	2 035 591	-5.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

The August, 1993 year-to-date passenger load factor on scheduled services (66.7%), was up slightly over the same period last year. Also, it was up 2.9 percentage points over this period of 1991, when demand was very low. As recently as April, 1993, the year-to-date load factor for scheduled services was nearly a full percentage point below its 1992 level. However, the Canadian Level I air carriers have cut capacity notably more than the demand decreased in the last three months.

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

Le coefficient de remplissage cumulatif du mois d'août 1993 (66,7%), a augmenté légèrement comparativement à la même période de l'année précédente. Aussi, ce coefficient a augmenté de 2,9 points de pourcentage comparativement à la même période en 1991, alors que la demande était très faible. Pas plus tard qu'en avril 1993, le coefficient de remplissage cumulatif des services réguliers était près de un point de pourcentage au-dessous du niveau de 1992. Toutefois, la réduction dans la capacité offerte par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a été plus considérable que la baisse dans la demande au cours des trois derniers mois.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

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

TABLE 2
Operational Statistics for Canadian Air Carriers, 1992 (Preliminary Data)¹

TABLEAU 2
Statistiques opérationnelles des transporteurs aériens canadiens, 1992 (données provisoires)¹

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		Tous les services
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
Total Services							
Hours Flown	2,026	-3.2	803	4.2	1,223	-7.4	Heures de vol
Passengers	32,212	1.4	22,763	1.2	9,449	1.8	Passagers
Passenger-kilometres	62 182 829	7.1	45 914 322	5.4	16 268 507	12.1	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	618 369	-1.0	394 325	-2.3	224 044	1.4	Marchandises transportées (kg)
Goods tonne-kilometres	1 499 110	-4.7	1 372 781	0.2	126 329	-37.6	Marchandises, tonne-kilomètres
Scheduled Services							
Hours Flown	1,236	3.6	758	4.4	478	2.4	Heures de vol
Passengers	26,244	0.5	21,275	0.9	4,969	-1.2	Passagers
Passenger-kilometres	45 066 941	5.4	42 463 158	5.8	2 603 783	-1.0	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	474 303	-1.0	392 771	-2.4	81 532	6.4	Marchandises transportées (kg)
Goods tonne-kilometres	1 411 148	0.5	1 367 443	0.1	43 705	16.2	Marchandises, tonne-kilomètres
Charter Services							
Hours Flown	790	-12.1	45	0.0	745	-12.8	Heures de vol
Passengers	5,968	5.2	1,488	4.4	4,480	5.4	Passagers
Passenger-kilometres	17 115 888	11.8	3 451 164	1.1	13 664 724	14.9	Passenger-kilomètres
Goods carried (kg)	144 066	-1.0	1 554	16.6	142 512	-1.2	Marchandises transportées (kg)
Goods tonnes-kilometres	87 962	-48.1	5 338	20.0	82 624	-49.9	Marchandises, tonne-kilomètres

¹ Some totals may not add due to rounding.

¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Increases in passenger operations were reported in 1992. However, the 7.2% increase in passenger-kilometres comes after a 2.4% decline in 1990, and a 13% drop in 1991. Most of the increase in passenger-kilometres occurred in Level I scheduled operations and Level II charter operations.

En 1992, quelques augmentations ont été réalisées pour les exploitations des passagers. Cependant, la hausse de 7,2% observée pour les passagers-kilomètres survient après une baisse de 2,4% enregistrée en 1990 et une chute de 13% enregistrée en 1991. La hausse des passagers-kilomètres a été enregistrée en grande partie par les services réguliers des transporteurs de niveau I et les services d'affrètement des transporteurs de niveau II.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

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

TABLE 3
Financial Statistics for Canadian Air Carriers, 1992 (Preliminary Data)¹

TABLEAU 3
Statistiques financières des transporteurs aériens canadiens, 1992 (données provisoires)¹

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		Recettes d'exploitation
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
Operating Revenues							
Scheduled Services							
Passengers	5,281,277	-0.3	4,620,511	0.1	660,766	-3.4	Passagers
Goods	599,505	-1.7	506,795	-3.4	92,710	9.1	Marchandises
Charter Services							
Passengers	1,233,515	0.2	204,175	-1.4	1,029,340	0.5	Passagers
Goods	156,732	-0.1	733	3.6	155,999	-0.1	Marchandises
Total ²	7,538,022	-0.8	5,483,523	-0.6	2,054,499	-1.5	Total²
Operating Expenses	7,773,525	-1.0	5,792,500	-0.7	1,981,025	-1.8	Dépenses d'exploitation
Operating Income (Loss)	(235,503)	-5.7	(308,977)	-2.7	73,473	8.2	Revenu (perte) d'exploitation
Non-Operating Accounts							
Capital Gains (Losses) - Net	(56,386) ³	...	(32,917)	...	(23,469) ³	...	Gains de capital (pertes) - Nets
Interest - Net	(340,130) ³	12.6	(290,413)	20.0	(49,717) ³	-17.1	Intérêt - net
Total (Loss) ⁴	(624,951)	82.6	(540,078)	98.1	(84,873)	21.7	Total (perte)⁴
Income Tax	8,110	...	(4,420)	-97.4	12,529	75.1	Impôt sur le revenu
Net Income (Loss)⁵	(868,564)	103.4	(844,635)	102.1	(23,929)	166.3	Revenu⁵ (perte) net

¹ Some totals may not add due to rounding.

¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

² Totals contain more constituent items than shown on this table: other flying services, subsidies, and incidental air transport related revenue.

² Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés: autres services aériens, subventions et recettes accessoires liées au transport aérien.

³ Does not include Level IV.

³ Ne comprend pas le niveau IV.

⁴ Totals contain more items than shown on this table: miscellaneous non-operating income and expenses, net.

⁴ Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés: revenus et dépenses divers hors exploitation, nets.

⁵ After provision for income taxes.

⁵ Après provision pour l'impôt sur le revenu.

In 1992, Canadian air carriers reported a slight improvement in their operating performance. This was accomplished even though they reported more passenger-kilometres on both scheduled and charter operations, with virtually no change in passenger revenue. The net loss nearly doubled in 1992 as Level I carriers claimed a much smaller tax refund than in 1991, and Canadian Airlines International Ltd. incurred \$199 million in restructuring costs.

En 1992, les transporteurs aériens canadiens ont connu une légère amélioration de leur rendement d'exploitation. Ceci a été accompli même s'ils ont déclaré plus de passagers-kilomètres sur les services réguliers et d'affrètement et cela sans pratiquement aucun changement des recettes de passagers. La perte nette a virtuellement doublé en 1992 alors que les transporteurs de niveau I ont réclamé un plus petit remboursement d'impôt qu'en 1991 et que les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont encouru des frais de restructuration de \$199 millions.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

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

TABLE 4.
Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, June 1993 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June	Change	Year-to-date	Change
		1993	June 1993/1992 Variation	1993	Year-to-date 1993/1992 Variation
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Juin	Cumulatif	cumulative
			%		%
1	Vancouver Int'l. BC-CB	26,757	-1.2	138,781	-1.6
2	Lester B. Pearson Int'l. ONT	25,602	-11.1	152,338	-7.1
3	St. Hubert QUE-QC	19,774	-0.3	82,243	-10.2
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,756	-1.4	101,597	-4.2
5	Montréal/Dorval QUE-QC	16,257	-10.5	94,327	-3.5
6	Toronto/Buttonville ONT	16,162	-4.5	73,375	-2.1
7	Boundary Bay BC-CB	15,003	-25.6	84,273	-25.1
8	Victoria Int'l. BC-CB	14,644	-22.5	82,962	-15.8
9	Québec QUE-QC	13,180	-35.1	63,657	16.2
10	Ottawa Int'l. ONT	12,991	-13.4	73,160	-5.6
11	Abbotsford BC-CB	12,970	-10.0	69,282	-25.4
12	Winnipeg MAN	12,609	-10.0	69,742	-2.3
13	Hamilton City ONT	11,704	-21.3	55,682	5.6
14	Yellowknife NWT-TNO	10,928	20.5	36,186	26.0
15	St. Honoré QUE-QC	10,525	48.3	41,901	28.6
16	Toronto Island ONT	10,432	-2.7	46,894	-1.2
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,129	-10.3	57,001	-6.9
18	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,361	-12.6	51,641	-6.9
19	London ONT	9,027	-17.4	46,096	-11.8
20	Springbank ALTA-ALB	8,863	-11.3	52,530	-13.6
21	Thunder Bay ONT	8,101	-25.4	47,024	-21.9
22	Waterloo-Guelph ONT	7,940	-12.3	38,753	-12.9
23	Pitt Meadows BC-CB	7,815	-13.9	42,315	-18.5
24	North Bay ONT	7,410	1.4	34,327	-29.3
25	Oshawa ONT	7,262	-8.5	37,531	0.5
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus		322,202	-7.6	1,673,618	-7.9
Total - Transport Canada Towers (56)/		467,015	-8.5	2,433,842	-8.7
Total - Tours de Transports Canada (56)					

In June 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 8.5% from June 1992. Itinerant movements decreased by 6.2% to 307,972 while local movements decreased by 12.8% to 159,043 compared to the same month in 1992.

In the first six months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 8.7% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 5.7% to 1,607,007 while local movements decreased by 14.0% to 826,835.

The largest percentage increase in June was 48.3% at St. Honoré, Que., as local traffic doubled from 1992 counts. The largest decrease was 36.5% at Sault Ste. Marie, Ont., where both itinerant and local traffic showed declines.

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

Au cours du mois de juin 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8.5% par rapport au mois de juin 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 307,972 soit une diminution de 6,2% par rapport au mois de juin 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 12,8% pour s'établir à 159,043.

Au cours des six premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 8,7% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,607,007, soit une diminution de 5,7% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 14,0% pour s'établir à 826,835.

En juin, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St-Honoré, Qc. (48,3%) où le trafic local a doublé par rapport à 1992. La plus forte diminution a été enregistrée à Sault Ste. Marie, Ont., soit 36,5%, à cet aéroport, le trafic itinérant et local a connu des baisses.

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

TABLEAU 4.
Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juin 1993 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June	Change	Year-to-date	Change
		1993	June 1993/1992 Variation	1993	Year-to-date 1993/1992 Variation
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Juin	Cumulatif	cumulative
			%		%
1	Vancouver Int'l. BC-CB	26,757	-1.2	138,781	-1.6
2	Lester B. Pearson Int'l. ONT	25,602	-11.1	152,338	-7.1
3	St. Hubert QUE-QC	19,774	-0.3	82,243	-10.2
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,756	-1.4	101,597	-4.2
5	Montréal/Dorval QUE-QC	16,257	-10.5	94,327	-3.5
6	Toronto/Buttonville ONT	16,162	-4.5	73,375	-2.1
7	Boundary Bay BC-CB	15,003	-25.6	84,273	-25.1
8	Victoria Int'l. BC-CB	14,644	-22.5	82,962	-15.8
9	Québec QUE-QC	13,180	-35.1	63,657	16.2
10	Ottawa Int'l. ONT	12,991	-13.4	73,160	-5.6
11	Abbotsford BC-CB	12,970	-10.0	69,282	-25.4
12	Winnipeg MAN	12,609	-10.0	69,742	-2.3
13	Hamilton City ONT	11,704	-21.3	55,682	5.6
14	Yellowknife NWT-TNO	10,928	20.5	36,186	26.0
15	St. Honoré QUE-QC	10,525	48.3	41,901	28.6
16	Toronto Island ONT	10,432	-2.7	46,894	-1.2
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,129	-10.3	57,001	-6.9
18	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,361	-12.6	51,641	-6.9
19	London ONT	9,027	-17.4	46,096	-11.8
20	Springbank ALTA-ALB	8,863	-11.3	52,530	-13.6
21	Thunder Bay ONT	8,101	-25.4	47,024	-21.9
22	Waterloo-Guelph ONT	7,940	-12.3	38,753	-12.9
23	Pitt Meadows BC-CB	7,815	-13.9	42,315	-18.5
24	North Bay ONT	7,410	1.4	34,327	-29.3
25	Oshawa ONT	7,262	-8.5	37,531	0.5
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus		322,202	-7.6	1,673,618	-7.9
Total - Transport Canada Towers (56)/		467,015	-8.5	2,433,842	-8.7
Total - Tours de Transports Canada (56)					

TABLE 5.
Transborder Aircraft Movements, Canadian⁽¹⁾ and American Air Carriers, Canadian Airports, 1991^T and 1992^P

Airports	1991 ^T	1992 ^P	1992/1991 Variation
Aéroports			%
Total Movements/Mouvements totaux	235,846	250,878	6.4
Lester B. Pearson Int'l	99,152	102,131	3.0
Montréal Int'l	35,351	35,902	1.6
Vancouver Int'l	44,683	43,661	-2.3
Other Airports/Autres aéroports	56,660	69,184	22.1
Total Movements of Canadian Air Carriers⁽¹⁾			
Mouvements totaux des transporteurs aériens canadiens⁽¹⁾	99,410	94,373	-5.1
Lester B. Pearson Int'l	45,037	41,940	-6.9
Montréal Int'l	11,523	11,088	-3.8
Vancouver Int'l	21,460	19,575	-8.8
Other Airports/Autres aéroports	21,390	21,770	1.8
Total Movements of American Air Carriers/			
Mouvements totaux des transporteurs aériens américains	136,436	156,505	14.7
Lester B. Pearson Int'l	54,115	60,191	11.2
Montréal Int'l	23,828	24,814	4.1
Vancouver Int'l	23,223	24,086	3.7
Other Airports/Autres aéroports	35,270	47,414	34.4

¹ Includes only movements by Canadian Level I-III air carriers.

TABLEAU 5.
Mouvements transfrontaliers d'aéronefs, transporteurs aériens canadiens⁽¹⁾ et américains, aéroports canadiens, 1991^T et 1992^P

Change

¹ Inclus seulement les mouvements des transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III.

Transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers totalled 251 thousand in 1992. Although this represented an overall increase of 6.1% from 1991, contrasting pictures were evident when comparing Canadian and American activity.

Total flights of Canadian air carriers decreased by 5.1%, mainly at the major transborder gateways of Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports. On the other hand, there was a 14.7% increase of movements by American air carriers during the same period. For example, at Lester B. Pearson, 15 American air carriers provided daily service in 1992, compared to 10 carriers in 1991, and resulted in an 11.2% increase in aircraft movements. Canadian air carrier flights decreased by 6.9% in 1992.

Finally, the data of American air carriers at other Canadian airports showed an impressive 34.4% increase. Close to 70% of the increase was from the following carriers operating commuter-type service with turbo-prop aircraft:

- Northwest Airlink at Fredericton NB, Moncton NB and Saint John NB from/to Boston MA;
- Precision Airlines at Québec QC from/to Boston MA;
- Chautauqua Airlines at Hamilton and London from/to Pittsburgh PA;
- Mesaba Aviation at Hamilton and London from/to Detroit MI;
- Business Express at Ottawa from/to Boston MA; and,
- Horizon Airlines Inc. at Calgary from/to Bellingham WA.

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

Les mouvements des aéronefs transfrontaliers des transporteurs canadiens et américains étaient de 251 milles en 1992. Bien que ces mouvements aient représenté une hausse totale de 6,1% par rapport à 1991, les activités canadiennes et américaines ont présenté des tendances différentes.

Le total des vols des transporteurs aériens canadiens a diminué de 5,1%, surtout aux principales portes d'entrée et de sortie transfrontalières, soit Lester B. Pearson et les aéroports internationaux de Vancouver et de Montréal. D'autre part, les transporteurs aériens américains ont augmenté leurs mouvements durant la même période, soit 14,7%. Par exemple, à Lester B. Pearson, 15 transporteurs aériens américains avaient des services quotidiens en 1992 comparativement à 10 transporteurs en 1991. Il en a résulté une augmentation de 11,2% des mouvements d'aéronefs. Les vols des transporteurs aériens canadiens ont diminué de 6,9% en 1992.

Finalement, les données des transporteurs aériens américains aux autres aéroports canadiens ont démontré une hausse impressionnante de 34,4%. Près de 70% de cette augmentation provenait des transporteurs opérant des services de liaison utilisant des aéronefs turbo-propulseurs. Ces transporteurs étaient:

- Northwest Airlink à Fredericton NB, Moncton NB et Saint John NB de/vers Boston MA;
- Precision Airlines à Québec QC de/vers Boston MA;
- Chautauqua Airlines à Hamilton et London de/vers Pittsburgh PA;
- Mesaba Aviation à Hamilton et London de/vers Detroit MI;
- Business Express à Ottawa de/vers Boston MA; et,
- Horizon Airlines Inc. à Calgary de/vers Bellingham WA.

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

Domestic Competition Among Canadian Air Carriers

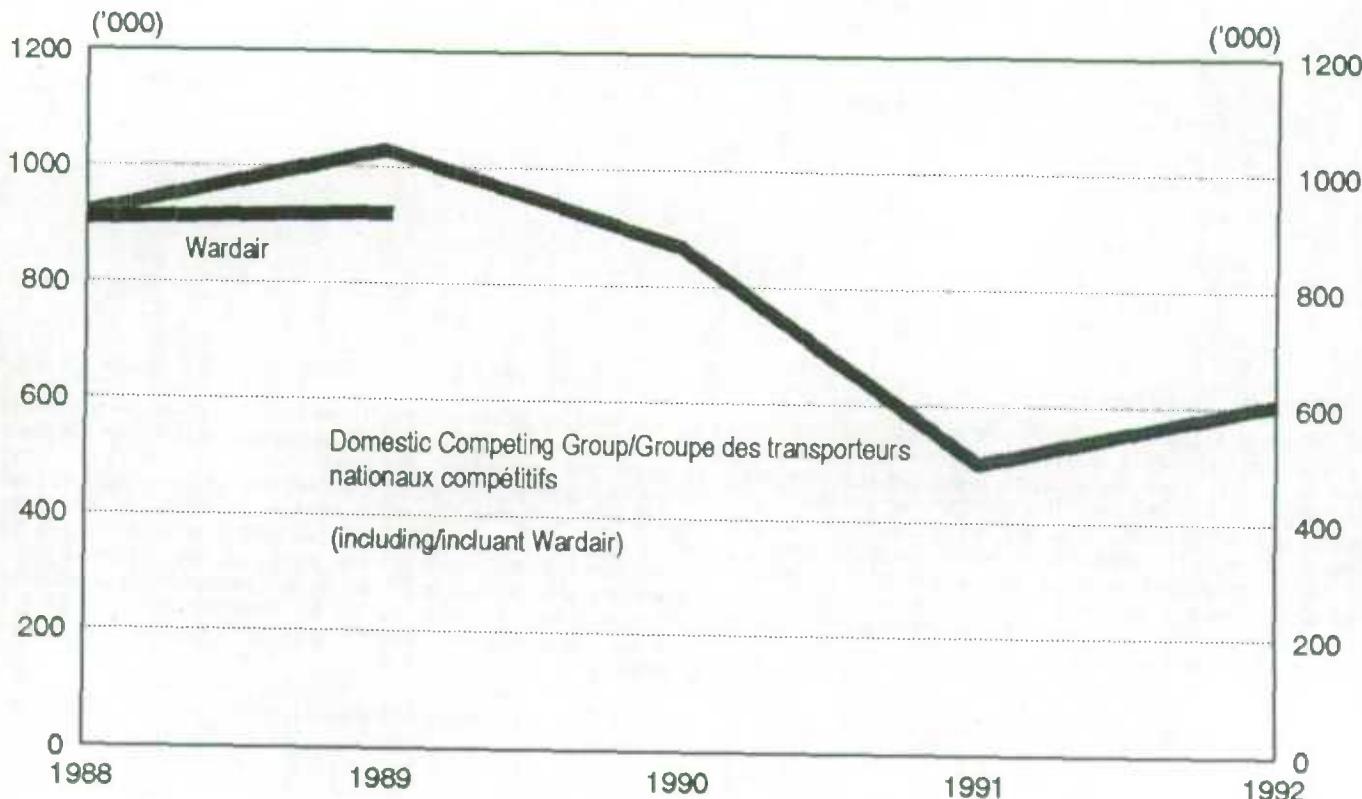
This article examined only those carriers which use jet aircraft of 85 seats or more on domestic scheduled or charter services, in competition with the major carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL)). A carrier which is part of the affiliate scheduled network of one of the major carriers is not considered a competitor. Taken together, the major carriers and their affiliates are referred to as the "major families". (For the most part, the affiliate carriers do not operate large jet aircraft). The carriers that competed with the majors on domestic routes are referred to as the "Domestic Competing Group", made up of Wardair and the Non-Wardair Group. These carriers typically offered competition on the transcontinental routes and/or the Montreal, Ottawa, Toronto triangle (eastern triangle). Appendix A is a table which lists the domestic competing group of carriers during the years 1988 to 1992.

In 1988 and 1989, Wardair offered the bulk of the competition to Air Canada and CAIIL on domestic transcontinental routes and on the eastern triangle. In April 1989, Wardair was purchased by CAIIL's parent company, PWA Corporation. The total operations of the Domestic Competing Group has not been as great in the years (1990 to 1992) that followed the merging of Wardair's operations with CAIIL.

Figure 1 shows the number of passengers carried by the Domestic Competing Group in total, (including Wardair), and the Wardair portion separately.

Figure 1

Domestic Enplaned Passengers



Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens

Le présent article ne porte que sur les transporteurs qui exploitent des avions à réaction de 85 sièges ou plus pour assurer des services réguliers ou des services d'affrètement intérieurs, faisant ainsi concurrence aux principaux transporteurs que sont Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International. N'est pas considéré comme un compétiteur, un transporteur qui fait partie du réseau de transporteurs réguliers affiliés de l'un des principaux transporteurs. Ensemble, les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés forment les «principaux groupes». (De façon générale, les transporteurs affiliés n'exploitent pas de gros avions à réaction.) Les transporteurs qui ont fait concurrence aux principaux transporteurs sur les routes intérieures faisaient partie du «Groupe des transporteurs nationaux compétitifs» que formaient Wardair et le Groupe hors Wardair. Ces transporteurs ont offert généralement une concurrence sur les routes transcontinentales et/ou dans le triangle formé par Montréal, Ottawa et Toronto (triangle de l'est). L'Annexe A présente la liste des membres du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs pour les années 1988-1992.

En 1988 et en 1989, Wardair a fait principalement concurrence à Air Canada et à Canadien International sur les routes transcontinentales intérieures et dans le triangle de l'est. En avril 1989, la PWA Corporation, la société mère de Canadien International, a acheté la compagnie Wardair. Le niveau d'activité du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs n'a pas été aussi élevé au cours des années (1990-1992) qui ont suivi la fusion de Wardair et de Canadien International.

La figure 1 présente le nombre total de passagers transportés par le Groupe des transporteurs nationaux compétitifs (y compris Wardair), ainsi que la portion distincte qui revient à Wardair.

Figure 1

Passagers intérieurs embarqués

Although, there were several births and deaths of Domestic Competing carriers over the period 1988 to 1992, the evolution of this market can be viewed in terms of four key points. First, the purchase of Wardair by PWA Corporation early in 1989 had the effect of removing nearly one million enplaned passengers from the domestic competition felt by Air Canada and CAIIL. Second, in late 1989, Intair ended their affiliation with CAIIL, and became a competitor to the majors. Effectively, Intair changed from a carrier which fed scheduled passengers to CAIIL, to one which competed directly with Air Canada and CAIIL on the eastern triangle, becoming part of the Domestic Competing Group. Third, Intair went out of business half way through 1991. Fourth, the operation of the Domestic Competing Group, aside from Wardair and Intair, have grown steadily in the last few years, largely on the strength of Canada 3000.

In summary, when Wardair departed after 1989, there was an influx of domestic operations from both Intair, and various charter carriers. Intair left the market in mid-1991, but the continued growth of the other carriers caused growth in the Domestic Competing Group in 1992.

Appendix B contains five columns of data. These are the operations of the Domestic Competing Group, (with Wardair, the Non-Wardair Group shown separately), the domestic scheduled operations of the major families, and the total of the Domestic Competing Group and the family data.

Table 6 shows the market share of the Domestic Competing Group, as a share of the total of the Domestic Competing Group and the major families.

TABLE 6.
Market Share of the Domestic Competing Group

Year/ Année	Enplaned Passengers	Passenger- Kilometres	Passenger Revenue
	Passagers- embarqués	Passagers- kilomètres	Recettes- passagers
1988	4.2	9.6	5.0
1989	4.7	11.6	6.1
1990	4.0	5.5	3.5
1991	2.7	5.2	2.1
1992	3.2	7.0	2.3

The operations of the Domestic Competing Group have grown in the last two years and these operations have been noticed by the major carriers. However, in terms of passengers carried or passenger-kilometres, their operations are still below what they were in 1989 when Wardair was in business. Also, with the demise of Nationair in 1993, there is effectively no aviation competition for the major carriers in the eastern triangle. Finally, on the transcontinental routes, the capacity of the Domestic Competing Group typically varies depending on the season, and this capacity is offered on a much less frequent schedule, without the benefit of a feeder network of carriers.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Bien que l'on ait observé la création et la disparition de plusieurs entreprises au sein du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs au cours de la période 1988-1992, l'évolution de ce marché peut être examinée selon quatre paramètres clés. En premier lieu, l'achat de Wardair par la PWA Corporation au début de 1989 a eu pour effet de déplacer près d'un million de passagers embarqués dans le marché compétitif du secteur intérieur, ce qui fut ressentis par Air Canada et Canadien International. En deuxième lieu, à la fin de 1989, la société Intair a mis fin à son affiliation avec Canadien International et est devenue une société rivale des principaux transporteurs. En effet, Intair est passée d'une société qui servait de transporteur d'appoint à Canadien International à une société faisant directement concurrence à Air Canada et à Canadien International dans le triangle de l'est et s'intégrant progressivement au Groupe de transporteurs nationaux compétitifs. En troisième lieu, Intair a fermé ses portes à la mi-1991. Enfin, le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs, en excluant Wardair et Intair, a constamment progressé au cours des quelques dernières années, en grande partie grâce à Canada 3000.

En résumé, dès la disparition de Wardair en 1989, il y a eu l'introduction de services intérieurs offerts tant par Intair que par diverses sociétés d'affrètement. Intair a quitté le marché à la mi-1991, mais la croissance continue des autres transporteurs a influé favorablement sur le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs en 1992.

À l'Annexe B, les données sont réparties en cinq colonnes : les activités du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs (données distinctes pour Wardair et le Groupe hors Wardair), les services réguliers intérieurs des principaux groupes, et les totaux pour le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs et les principaux groupes.

Le tableau 6 présente la part du marché du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs, en pourcentage de la part totale du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs et des principaux groupes.

TABLEAU 6.
Part du marché du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs

Les activités du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs ont progressé au cours des deux dernières années; les principaux transporteurs ont par ailleurs remarqué cette croissance. Cependant, quant au nombre de passagers transportés ou de passagers-kilomètres, le niveau d'activité demeure inférieur à celui observé en 1989 alors que Wardair existait toujours. Par ailleurs, avec les difficultés qu'a vécues Nationair en 1993, les principaux transporteurs ne font face à aucune concurrence réelle dans le triangle de l'est. Enfin, sur les routes transcontinentales, la capacité du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs varie toujours selon la saison. En fait, les services sont offerts sur une base beaucoup moins fréquente, sans le bénéfice d'un réseau de transporteurs subsidiaires.

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

Appendix A

Domestic Competing Group

Groupe de transporteurs nationaux compétitifs

Year Année	1988	1989	1990	1991	1992
Wardair*	X	X			
Non Wardair Group/ Groupe hors Wardair					
Air Transat	X	X	X	X	X
Bradley (First Air)			X	X	X
Canada 3000		X	X	X	X
Crownair			X		
Intair*			X	X	
Nationair**	X	X	X	X	X
Royal					X
Vacationair		X			
Worldways	X	X	X		
Total	4	6	7	5	5

* offered scheduled domestic services

* offrait des services réguliers intérieurs.

** offered both scheduled and charter domestic services

** offrait des services réguliers et des services d'affrètement intérieurs.

Appendix B

Operations of Carrier Groups

Annexe B

Activités des groupes de transporteurs

	Domestic Competing Group Groupe de transporteurs nationaux compétitifs			Major Families- Principaux groupes	Total	Passagers embarqués ('000)
	Wardair	Non-Wardair Group - Groupe hors Wardair	Total			
Enplaned Passengers ('000)						
1988	908	10	918	21,066	21,984	1988
1989	921	108	1,028	20,905	21,934	1989
1990	-	865	865	20,681	21,546	1990
1991	-	500	500	18,346	18,845	1991
1992	-	613	613	18,248	18,862	1992
Passenger- kilometres ('000,000)						
1988	2,242	23	2,265	21,422	23,687	1988
1989	2,430	322	2,753	21,080	23,833	1989
1990	-	1,305	1,305	22,416	23,722	1990
1991	-	1,086	1,086	19,667	20,752	1991
1992	-	1,543	1,543	19,885	21,428	1992
Passenger Revenue ('000)						
1988	142,081	952	143,033	2,734,990	2,878,023	1988
1989	176,726	12,569	189,295	2,916,339	3,105,634	1989
1990	-	117,986	117,986	3,237,919	3,355,905	1990
1991	-	66,106	66,106	3,051,226	3,117,361	1991
1992	-	69,521	69,521	2,978,210	3,047,731	1992



1010154376

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

November 1993

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

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

Novembre 1993

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'emmager dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des services de concession des droits de licence, Division de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.