



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

STATISTIQUE  
CANADA

Vol. 25, No. 8

Vol. 25, N° 8

Aug 19 1993

### HIGHLIGHTS

- o After five months of 1993, the Canadian Level I air carriers have reduced available seat-kilometres by 2%, compared to the same period of 1992. Passenger-kilometres have decreased by 3%. Available on CANSIM: Matrix 385
- o The United States region reported a 9% increase between 1991 and 1992, to 2.1 million charter passengers, thereby reversing the trend after two years of consecutive decreases.
- o Preliminary annual 1992 data indicated that for the 10th consecutive year the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. Toronto-New York reported an increase of 3% while the city-pairs Montréal-New York and Toronto-Chicago reported decreases of 10% and 1% respectively.

### Special Article

- o As Wardair's presence in the international charter market decreased following deregulation in 1988, the big gains in this market were made by the carriers who specialize in international charters. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and their affiliates reported little difference in their operations in this market.

### Recent Release

- o Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report, 1992 (Catalogue No. 51-204).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 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.

### FAITS SAILLANTS

- o Après cinq mois de 1993, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont réduit le nombre de sièges-kilomètres disponibles de 2% par rapport à la même période de 1992. Le nombre de passagers-kilomètres a diminué de 3%. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o De 1991 à 1992, la région des États-Unis a enregistré une hausse de 9% pour atteindre 2,1 millions de passagers d'affrètement, ce qui a permis d'inverser la tendance après deux années consécutives de baisses.
- o Les données annuelles provisoires de 1992 indiquent que, pour la dixième année consécutive, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Toronto-New York a rapporté une hausse de 3% alors que les liaisons Montréal-New York et Toronto-Chicago ont rapporté des baisses de 10% et 1% respectivement.

### Étude spéciale

- o Comme la présence de Wardair dans le marché international d'affrètement a décliné à la suite de la déréglementation en 1988, les gains importants ont été réalisés par les transporteurs qui se spécialisaient dans les affrètements internationaux. Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée et leurs affiliés ont rapporté peu de changement dans leurs opérations dans ce marché.

### Mise en circulation récente

- o Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, 1992 (N° 51-204 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 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.



75  
Ann Years of  
d'excellence Excellence



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, May 1993, (Preliminary Data)

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-  
porteurs aériens canadiens, niveau I, mai 1993 (données  
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	May	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1993	May	1993	Year-to-Date	
	Mai	1993/1992	1993	1993/1992	
	'000	Variation	Cumulatif	Variation	
		%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,192*	-2.9	5,362*	1.1	- Intérieur
- International	567	6.8	2,555	4.1	- International
- Total	1,759*	0.0	7,917*	2.1	- Total
Passengers - Charter	85	-7.6	879	-0.6	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,844*	-0.4	8,796*	1.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled	1 460 353	-13.2	6 179 072	-10.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 119 575	1.2	9 091 414	2.2	- International
- Total	3 579 928	-5.2	15 270 486	-3.3	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	194 120	-8.0	2 036 064	2.3	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 774 048	-5.4	17 306 550	-2.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 429 943	-5.2	24 489 281	-2.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	233 864	-7.9	2 508 925	3.4	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 663 808	-5.3	26 998 207	-1.6	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	65.9	...	62.4	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	83.0	...	81.2	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.6	...	64.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	120 265	6.0	547 384	7.9	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	230	28.5	2 782	-3.4	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	120 495	5.9	550 167	7.8	Total
Hours Flown	62	-8.8	303	-7.1	Heures de vol
<b>All Operations</b>					
Litres of turbo fuel consumed	249 811	-7.9	1 195 067	-6.0	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

\* As of October, 1992, one carrier introduced a system improvement relating to scheduled domestic passenger counts. This change brings its count more in line with the enplaned passenger concept used by the civil aviation surveys. Monthly and year-to-date enplaned passenger data, (where shown with an asterisk), beginning with the month October, 1992 will be higher than they would have been using the previous system count, because of this conceptual change. Monthly percentage changes will be affected until October, 1993, while year-to-date percentage changes will be affected until the beginning of 1994.

\* À partir d'octobre 1992, un transporteur a amélioré son système informatique relié au nombre de passagers sur les services intérieurs réguliers. Avec ce changement, le nombre de passagers est calculé selon le concept des passagers embarqués. Ce concept est utilisé dans les enquêtes de l'aviation civile. À cause de ce changement conceptuel, commençant au mois d'octobre 1992, les données mensuelles et cumulatives sur les passagers embarqués (celles-ci sont indiquées par un astérisque) seront plus élevées que si elles avaient été générées par l'ancien système. Les variations mensuelles en pourcentage seront affectées jusqu'en octobre 1993, tandis que les variations cumulatives en pourcentage seront affectées jusqu'au commencement de 1994.

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.

Canada-United States Charter Passenger Traffic, 1983-1992  
(Preliminary Data for 1992)

Year	Florida	Nevada	Hawaii	California	Other(1)	Total
Année	Floride	Nevada	Hawaï	Californie	Autre(1)	Total
1983	761,687	320,020	297,856	59,691	135,208	1,574,462
1984	782,081	354,838	275,282	43,508	153,196	1,608,905
1985	834,130	408,805	296,417	67,091	139,871	1,746,314
1986	817,473	370,114	260,076	30,141	131,184	1,608,988
1987	868,415	408,052	218,472	21,478	151,119	1,667,534
1988	1,084,089	475,691	195,465	90,420	177,556	2,023,221
1989	1,383,456	511,398	199,836	92,493	186,275	2,373,458
1990	1,391,807	531,226	31,611	74,678	219,678	2,249,000
1991	1,225,762	446,341	62,389	68,418	149,167	1,952,077
1992	1,336,651	491,202	74,520	41,721	181,831	2,125,925
% Change						
1992/1983	75.5	53.5	-75.1	-30.1	34.5	35.0
1992/1991	9.0	10.0	19.4	-39.0	21.9	8.9
Variation en %						

(1) A combination of Arizona, Other U.S., Puerto Rico and U.S. Virgin Islands

The United States region reported a 8.9% increase between 1991 and 1992, to 2,125,925 passengers, thereby reversing the trend after two years of consecutive decreases. All of the United States' charter markets, with the exception of California, posted an increase in passengers in 1992.

Florida and Nevada, the region's largest charter markets for Canadians, reported similar percentage increases of 9.0% and 10.0%, respectively. Florida with 1,336,651 passengers, represented 62.9% of the United States' charter market; Canadian air carriers served 94.9% of this traffic. Most prominent among the Canadian carriers were Canadian Airlines Int'l, Canada 3000 Airlines, Air Canada and National which, taken together, accounted for 87.0% of the Florida market.

Nevada also appeared to be recovering from a weak previous year. Canadian air carrier representation in the Nevada market accounted for 439,009 passengers, or 89.4%, in 1992, a sharp drop from the 97.1% representation a year earlier. U.S. air carriers AV Atlantic and Empire Airlines were aggressive new participants in the Canada/Nevada charter market while U.S. air carrier Sun Country Airlines greatly increased its service into this charter market in 1992.

California's 39.0% decrease to 41,721 passengers enabled Hawaii to regain its third place ranking in the United States charter market. Air Canada continued to conduct its operations between western Canadian cities and Hawaii; however, Hawaii's 19.4% increase was mainly due to new services offered by Canada 3000 Airlines in 1992.

With regards to the 'other' category, increased operations by the following carriers contributed to its 21.9% increase over 1991: AirBC into Arizona, Air Canada, Air Transat and Canada 3000 Airlines into Puerto Rico.

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

TABEAU 2.

Trafic des passagers nolisés, Canada-États-Unis, 1983-1992  
(données provisoires pour 1992)

Year	Florida	Nevada	Hawaii	California	Other(1)	Total
Année	Floride	Nevada	Hawaï	Californie	Autre(1)	Total
1983	761,687	320,020	297,856	59,691	135,208	1,574,462
1984	782,081	354,838	275,282	43,508	153,196	1,608,905
1985	834,130	408,805	296,417	67,091	139,871	1,746,314
1986	817,473	370,114	260,076	30,141	131,184	1,608,988
1987	868,415	408,052	218,472	21,478	151,119	1,667,534
1988	1,084,089	475,691	195,465	90,420	177,556	2,023,221
1989	1,383,456	511,398	199,836	92,493	186,275	2,373,458
1990	1,391,807	531,226	31,611	74,678	219,678	2,249,000
1991	1,225,762	446,341	62,389	68,418	149,167	1,952,077
1992	1,336,651	491,202	74,520	41,721	181,831	2,125,925
% Change						
1992/1983	75.5	53.5	-75.1	-30.1	34.5	35.0
1992/1991	9.0	10.0	19.4	-39.0	21.9	8.9
Variation en %						

(1) Une combinaison de l'Arizona, Autres É.-U., Porto Rico et les îles Vierges

De 1991 à 1992, la région des États-Unis a enregistré une hausse de 8,9% pour atteindre 2,125,925 passagers, ce qui a permis d'inverser la tendance après deux années consécutives de baisses. Tous les marchés nolisés des États-Unis, à l'exception de la Californie, ont connu une hausse de passagers en 1992.

La Floride et le Nevada, les principaux marchés nolisés de la région pour les Canadiens, ont rapporté des hausses en pourcentage similaires, soit 9,0% et 10,0% respectivement. La Floride avec 1,336,651 passagers, a représenté 62,9% du marché nolisé des États-Unis. Les transporteurs aériens canadiens ont desservi 94,9% de ce trafic. Parmi les transporteurs canadiens les plus prédominants, on trouve les Lignes aériennes Canadien International, Canada 3000 Airlines, Air Canada et National qui, pris ensemble, ont compté pour 87,0% du marché de la Floride.

Le Nevada paraît aussi récupérer par rapport à l'année précédente. En 1992, la représentation des transporteurs canadiens dans le marché du Nevada a compté pour 439,009 passagers ou 89,4%, une baisse importante par rapport à la représentation de 97,1% de l'année précédente. En 1992, les transporteurs américains AV Atlantic et Empire Airlines furent des nouveaux transporteurs agressifs alors que le transporteur américain Sun Country Airlines a largement augmenté ses services pour ce marché nolisé.

La baisse de 39,0% à 41,721 passagers en Californie a permis à Hawaï de récupérer sa troisième position dans le marché d'affrètement des États-Unis. Air Canada a continué d'offrir ses services entre les villes de l'ouest canadien et Hawaï; cependant, la hausse de 19,4% enregistrée à Hawaï est largement attribuable aux nouveaux services offerts par Canada 3000 Airlines en 1992.

Quant à la catégorie 'Autre', la hausse des services par les transporteurs suivants a contribué à sa croissance de 21,9% par rapport à 1991: AirBC en Arizona, Air Canada, Air Transat et Canada 3000 Airlines à Porto Rico.

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

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1992 (Preliminary Data)

Rank Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre Rang	City-Pair  Paire de villes	Fourth Quarter 1991 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre	Annual 1991 Annuel	Annual 1992 Annuel	Change Annual 1992/1991 Variation annuelle
No.-Nbre						
%						
1	Toronto - New York	182,280	179,140	722,520	742,210	2.7
2	Montréal - New York	94,640	74,000	341,760	309,150	-9.5
3	Toronto - Chicago	73,830	69,410	298,440	297,060	-0.5
4	Toronto - Miami	60,330	63,940	227,940	222,590	-2.3
5	Toronto - Los Angeles	66,170	63,290	242,240	276,250	14.0
6	Toronto - Tampa/St. Petersburg	56,780	61,750	193,150	211,980	9.7
7	Toronto - Boston	61,890	49,460	235,990	222,890	-5.6
8	Vancouver - Los Angeles	57,450	47,500	225,780	205,630	-8.9
9	Montréal - Miami	49,650	45,400	171,780	168,120	-2.1
10	Toronto - San Francisco	41,380	44,090	180,510	185,140	2.6
11	Vancouver - San Francisco	39,080	34,920	169,150	157,720	-6.8
12	Vancouver - Hawaii	34,290	29,480	110,850	98,830	-10.8
13	Calgary - Los Angeles	31,020	27,150	117,470	126,650	7.8
14	Montréal - Los Angeles	21,880	25,190	87,830	97,200	10.7
15	Toronto - Philadelphia	24,350	24,520	90,310	98,350	8.9
16	Toronto - Atlanta	18,420	22,060	65,090	79,110	21.5
17	Montréal - Chicago	22,950	20,570	95,850	91,900	-4.1
18	Montréal - Boston	21,250	20,550	92,320	86,730	-6.1
19	Toronto - Dallas/Ft. Worth	19,140	20,030	81,540	81,680	0.2
20	Montréal - Tampa/St. Petersburg	20,300	19,310	71,170	65,060	-8.6
21	Toronto - Detroit	20,880	18,580	68,850	71,340	3.6
22	Toronto - Orlando	10,050	16,800	35,350	63,960	80.9
23	Toronto - Washington/Baltimore	18,990	16,410	78,870	72,610	-7.9
24	Montréal - Ft. Lauderdale	20,860	16,170	69,510	52,930	-23.9
25	Toronto - Ft. Lauderdale	7,870	14,450	21,120	39,520	87.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,075,730	1,024,170	4,095,390	4,124,610	0.7
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,119,410	2,140,010	8,340,100	8,702,740	4.3

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1992 (données provisoires)

Preliminary annual 1992 data indicated that for the 10th consecutive year the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. Toronto-New York reported an increase of 2.7% while the city-pairs Montréal-New York and Toronto-Chicago reported decreases of 9.5% and 0.5% respectively.

The number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States increased 4.3% in 1992 to 8,702,740. This represented a substantial improvement over the 8.3% decrease that occurred in 1991.

Of the top 25 city-pairs, Toronto-Ft. Lauderdale (+87.1%), Toronto-Orlando (+80.9%), and Toronto-Atlanta (+21.5%) reported the highest percentage increases in 1992. All three increases can be largely attributed to the inauguration of new services by Delta Airlines in December 1991 and January 1992.

For further information, please contact Joan Forbes (819-997-1386).

Les données annuelles provisoires de 1992 indiquent que, pour la dixième année consécutive, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Toronto-New York a rapporté une hausse de 2,7% alors que les liaisons Montréal-New York et Toronto-Chicago ont rapporté des baisses de 9,5% et 0,5% respectivement.

Le nombre de passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 4,3% en 1992 pour atteindre 8,702,740. Ceci a représenté une amélioration remarquable par rapport à la baisse de 8,3% enregistrée en 1991.

Parmi les 25 principales paires de villes, Toronto-Ft. Lauderdale (+87,1%), Toronto-Orlando (+80,9%) et Toronto-Atlanta (+21,5%) ont rapporté les plus fortes hausses en pourcentage en 1992. Ces trois hausses peuvent largement être attribuables à l'inauguration de nouveaux services par Delta Airlines en décembre 1991 et janvier 1992.

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

The International Air Charter Market (Passengers)

One of the major areas of turbulence in the wake of deregulation in the Canadian aviation industry has been in the international charter market. In particular, the notable changes have occurred in the market served by carriers with jets of 85 seats or more. Table 4 shows the Canadian air carriers, aside from Wardair, which have focused their operations on the international charter market over the last decade. As is apparent, this market has been characterized by rapid entry and exit over the period from 1987 to 1991.

Table 4

International Charter Carriers (Jet Aircraft - 85 seats or more) (excluding Wardair)

Year/Année	1983	1984	1987	1988	1989	1990	1991	1992
<b>Charter Carrier/ Services d'affrètement</b>								
Air Transat			X	X	X	X	X	X
Air 2000/Canada 3000				X	X	X	X	X
Crownair					X	X		
Holidair					X			
Minerve				X	X			
Nationair		X	X	X	X	X	X	X
Odyssey				X	X	X		
Points of Call				X	X			
Royal Air								X
Vacationair				X	X			
Worldways	X	X	X	X	X	X		

Wardair operated independently up to and during 1989, but by then had shifted much of its focus to scheduled services, including domestic scheduled operations. In 1983, the charter market was led by Wardair, which accounted for nearly half the passengers carried. Worldways was the other independent charter carrier, at the time accounting for less than 10% of the market.

Table 5 shows the remaining two groups of carriers which operated large jet aircraft in the international market.

Air Canada and CP Air were both active in 1983, but taken together had no more of a presence than the regional scheduled air carriers, which included Eastern Provincial, Nordair (owned by Air Canada at the time), Pacific Western Airlines and Quebecair.

By 1987, the regional carriers, with the exception of Quebecair, had been merged to become Canadian Airlines International Ltd (CAIL). The new regional carriers which fed the scheduled networks of the major carriers offered some limited capacity in the international charter market. Quebecair became independent in late 1989, under the name Intair. First Air is the remaining regional carrier which has served this market steadily in the 1980's and 1990's.

Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)

Le marché des services d'affrètement internationaux a été l'une des principales composantes touchées par la déréglementation dans l'industrie du transport aérien au Canada. Plus particulièrement, les changements marquants sont survenus sur le marché desservi par les transporteurs qui exploitent des avions à réaction de 85 sièges ou plus. Le tableau 4 présente les compagnies aériennes canadiennes, à part Wardair, qui ont concentré leurs activités sur le marché des services d'affrètement internationaux au cours de la dernière décennie. Tel que mis en évidence, ce marché a été caractérisé par des entrées et des sorties rapides au cours de la période de 1987 à 1991.

Tableau 4

Compagnies de services d'affrètement internationaux (Avions à réaction de 85 sièges ou plus) (ce tableau n'inclut pas Wardair)

La compagnie Wardair a exploité ses services de façon autonome jusqu'en 1989 inclusivement, pour ensuite diriger la plus grande partie de ses activités vers les services réguliers, incluant les activités régulières intérieures. En 1983, Wardair dominait le marché des services d'affrètement et représentait près de la moitié du nombre de passagers transportés. Worldways, l'autre compagnie de services d'affrètement indépendante, possédait alors moins de 10 % du marché.

Le tableau 5 présente les deux autres groupes de transporteurs qui exploitaient de gros avions à réaction sur le marché des vols internationaux.

Les compagnies Air Canada et CP Air étaient actives en 1983, mais, ensemble, ne jouaient pas un rôle plus important que les transporteurs aériens réguliers régionaux dont faisaient partie Eastern Provincial, Nordair (qui appartenait alors à Air Canada), Pacific Western Airlines et Québecair.

En 1987, les transporteurs régionaux, à l'exception de Québecair, avaient été amalgamés pour former les Lignes aériennes Canadien International (LACI). Les nouveaux transporteurs régionaux qui alimentaient les réseaux de services réguliers des principaux transporteurs offraient une capacité restreinte sur le marché des vols d'affrètement internationaux. La compagnie Québecair est devenue indépendante à la fin de 1989 et a pris le nom d'Intair. First Air est le seul autre transporteur régional qui a continué de desservir ce marché dans les années 80 et 90.

Table 5  
Other Carriers in the International Market

Tableau 5  
Autres transporteurs sur le marché des vols internationaux

Year/Année	1983	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Majors and Affiliates/Principaux transporteurs et sociétés affiliées</b>						
Air BC				X	X	X
Air Canada	X	X	X	X	X	X
Air Nova			X	X	X	X
Air Atlantic						X
Canadian Airlines International Ltd./ Lignes aériennes Canadien International		X	X	X	X	X
CP Air	X					
Nordair	X					
Northwest Territorial				X	X	
Quebecair		X	X	X		
Time Air			X	X	X	X
<b>Independent Regionals/ Transporteurs régionaux indépendants</b>						
Eastern Provincial	X					
First Air		X	X	X	X	X
Intair					X	X
Pacific Western	X					
Quebecair	X					

**Deregulation and the Entry Craze**

Nationair and Air Transat began operations as independent charter carriers in 1984 and 1987 respectively. The real growth in the number of carriers in the charter group came in 1988, following deregulation, when eight new entrants appeared. In 1989, two more carriers reported operations, swelling the number to ten, although during 1989 some of the new entrants began going out of business. In addition to the carriers shown, there were also several near entrants, whose operations never got off the ground.

At the height of the entry craze, most carriers viewed Wardair's move toward scheduled operations as a sign that undercapacity in the international charter market would continue to grow. Tour operators noted a lack of available aircraft offered by the three major carriers as a reason to start their own charter air carrier operation. Also, the strong growth in the domestic economy and the increase in international air travel in the last half of the 1980's signalled to many that the time was right to get into the market.

**Déréglementation et la ruée sur le marché**

Nationair et Air Transat ont débuté leurs activités à titre de transporteurs d'affrètement indépendants en 1984 et en 1987 respectivement. La hausse réelle du nombre de transporteurs d'affrètement est survenue en 1988, suite à la déréglementation, avec l'arrivée de huit nouvelles compagnies sur le marché. En 1989, deux autres transporteurs sont venus s'ajouter au marché, portant ainsi leur nombre à dix. Toutefois, la même année, certaines compagnies nouvellement arrivées ont dû fermer leurs portes. On a observé par ailleurs plusieurs autres compagnies dont les activités n'ont pas démarré.

Au plus fort de cette ruée sur le marché, la plupart des transporteurs considéraient la nouvelle orientation de Wardair vers les services réguliers comme une preuve que le manque de capacité sur le marché des services d'affrètement internationaux continuerait de croître. Les voyageurs ont trouvé que le manque d'aéronefs chez les trois principaux transporteurs leur fournissait une bonne raison de lancer leurs propres services d'affrètement. Par ailleurs, la forte croissance de l'économie du pays et l'accroissement des voyages aériens internationaux au cours de la deuxième moitié des années 80 ont convaincu nombre de personnes qu'il était temps d'entrer sur le marché.

Although the gross domestic product was still growing in 1989, the magnitude of this growth had begun to diminish. Consequently, analysts have noted that demand for international charter travel was dropping as well, but reduced fares among the vast number of competitors resulted in record levels of passenger revenue being generated at this time. In a period of about two years between early 1989 and late 1991, the number of carriers in the charter group dropped from 10 to three. In addition to economic conditions, an executive of one carrier which went out of business cited several key ingredients which were required for success, but not always in effect for the carriers which went out of business. Included in these were the need to be properly funded, to have several modern, fuel efficient aircraft available, and to be able to economise on the operation. Specific suggestions included ensuring that the number of seats available on the aircraft be kept at a maximum, given the aircraft type, and that profits in areas such as catering be maximized.

Bien que le produit intérieur brut continuait de croître en 1989, le taux de croissance ralentissait. Aussi les analystes ont-ils constaté que la demande de services d'affrètement internationaux diminuait également. Toutefois, la baisse des tarifs à l'échelle des compétiteurs a amené des niveaux records de passagers payants. En près de deux ans, soit du début de 1989 et vers la fin de 1991, le nombre de transporteurs du groupe des affréteurs a chuté pour passer de dix à trois. Selon l'un des dirigeants d'une entreprise ayant fermé ses portes, la réussite repose sur nombre de facteurs clés sur lesquels les entreprises disparues n'ont pu compter, notamment de bonnes conditions économiques, un financement approprié, des aéronefs modernes, à faible consommation de carburant et la possibilité d'économiser sur les opérations. Il formule deux recommandations : s'assurer de toujours conserver le nombre maximal de sièges sur l'aéronef, vu le type d'aéronef, et maximaliser les bénéfices tirés de services comme les services des approvisionnements.

Table 6

International Charter Operations by Select Groups of Carriers

Year/Année	Wardair	Charter Group and Independent Regionals/ Groupe des affréteurs et transporteurs régionaux indépendants	Majors and Affiliates/ Principaux transporteurs et associés affiliés	Total
<b>Passenger-kilometres</b>				
<b>Passagers-kilomètres</b>				
<b>('000,000)</b>				
1983	...	...	...	...
1987	...	...	...	...
1988	3,823	6,372	4,296	14,492
1989	2,300	10,724	4,194	17,218
1990	-	11,129	4,050	15,179
1991	-	10,379	3,239	13,618
<b>Passenger-Revenue</b>				
<b>Recettes-Passagers</b>				
<b>(\$'000,000)</b>				
1983	224	49	157	431
1987	170	211	211	592
1988	177	282	213	671
1989	99	460	208	768
1990	-	520	215	735
1991	-	481	188	669
<b>Passengers Carried/ Passagers transportés</b>				
1983	1,172,497	782,247	1,049,589	3,004,333
1987	1,025,037	1,259,287	1,555,791	3,840,115
1988	1,069,991	1,774,868	1,592,609	4,437,468
1989	640,756	2,930,877	1,556,383	5,128,016
1990	-	3,253,501	1,637,290	4,890,791
1991	-	2,663,586	1,307,565	3,971,151

Tableau 6

Services d'affrètement internationaux, selon certains groupes de transporteurs

Table 6 shows the international charter operations broken down into three groups of air carriers, for the years 1983, and 1987 to 1991. First, Wardair is shown individually. Second, the charter group consists of both those carriers shown in Table 4, and the independent regionals, as shown in Table 5. Finally, the third group shows data for those carriers included in Table 5 as majors and affiliates.

Figure 1 shows the passenger data from Table 6. Figure 2 shows the percentage growth in passengers carried by the charter and independent group, and by the major and affiliate group. These are percentages changes compared to the previous year shown in Table 6. As can be seen in Figure 1, Wardair's international charter operations drop steadily between 1988 and 1990. In Figure 2, it is apparent that the lions share of the gains are made by the charter and independent group, while the majors and affiliate group carried a relatively consistent share of the passengers in this market.

#### EQUIPMENT USED BY THE CHARTER GROUP

As of the end of 1983, Wardair had the bulk of the charter capacity to offer this market, with four Boeing 747's, and three McDonnell Douglas DC10's. Worldways, the only carrier in the charter group, as shown in Table 4, used four DC8's and one Boeing 707. Between 1983 and January, 1990, this charter group grew from five aircraft, operated by one carrier, to 36 aircraft, operated by seven carriers.

Taking the two periods January, 1989 and January, 1990 together, the average number of aircraft per carrier is four. However, removing the larger carriers, Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000, and Odyssey, the remaining carriers only reported, on average, 1.5 aircraft per carrier.

The most common aircraft between January, 1984, and January, 1991, was the DC8, with the bulk of those being operated by Nationair, which was the largest carrier, in terms of number of aircraft operated, between the years 1987 and 1993. By 1992, as Nationair sold much of its DC8 fleet, the Boeing 757 took over as the most popular aircraft type.

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

Le tableau 6 présente une ventilation des services d'affrètement internationaux, selon trois groupes de transporteurs aériens, pour les années 1983 et 1987-1991. Tout d'abord, les données sur Wardair sont fournies séparément. Puis, on présente le groupe des affréteurs qui englobe les transporteurs qui figurent au tableau 4 et les transporteurs régionaux indépendants qui figurent au tableau 5. Enfin, on présente des données sur les transporteurs qui figurent au tableau 5 en tant que principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées.

La figure 1 présente les données sur les passagers tirées du tableau 6. La figure 2 présente la croissance en pourcentage du nombre de passagers transportés selon le groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants, et selon le groupe des principaux transporteurs et de leurs sociétés affiliées. Ces pourcentages sont comparés à ceux de l'année précédente qui figurent au tableau 6. Comme le montre la figure 1, les activités de Wardair au niveau des affrètements ont chuté de 1988 à 1990. À la figure 2, il est évident que la part du lion revient au groupe des affréteurs et des transporteurs indépendants; pour leur part, les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées ont conservé une part relativement stable du trafic de passagers sur ce marché.

#### MATÉRIEL EXPLOITÉ PAR LE GROUPE DES AFFRÉTEURS

À la fin de 1983, Wardair possédait la plus forte capacité sur ce marché, soit quatre Boeing 747 et trois McDonnell Douglas DC10. Worldways, le seul transporteur dans le groupe des affréteurs (comme le montre le tableau 4), exploitait quatre DC8 et un Boeing 707. Entre 1983 et janvier 1990, ce groupe des affréteurs a augmenté pour passer de cinq aéronefs exploités par un transporteur, à 36 aéronefs exploités par sept transporteurs.

Si l'on examine les deux périodes que sont janvier 1989 et janvier 1990, on dénombre quatre aéronefs par transporteur. Toutefois, si l'on ne tient pas compte des grands transporteurs comme Nationair, Worldways, Air Transat, Canada 3000 et Odyssey, les autres transporteurs déclarent chacun 1.5 aéronef.

Entre janvier 1984 et janvier 1991, le DC8 a été l'aéronef le plus exploité, principalement par Nationair qui s'est révélé le premier transporteur quant au nombre d'aéronefs exploités entre 1987 et 1993. En 1992, Nationair ayant vendu la plupart de ses DC8, le Boeing 757 est devenu le type d'aéronef le plus exploité.

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

Figure 1

Passenger Enplanements on International Charter Operations

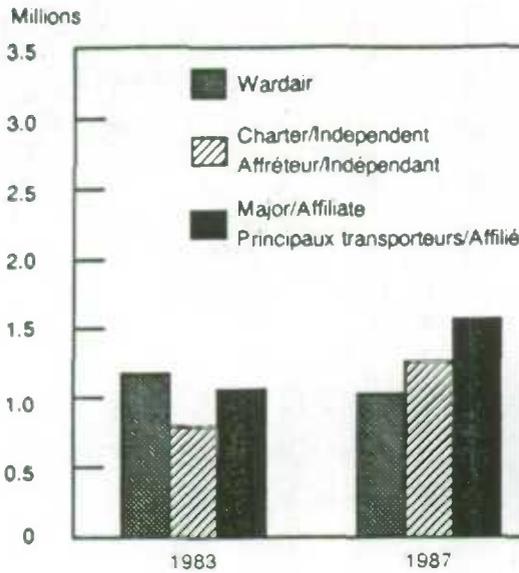


Figure 1

Passagers embarqués sur les services d'affrètement International

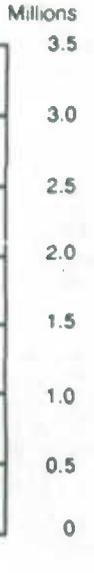


Figure 2

Passenger Enplanements  
(percentage change from previous year shown)

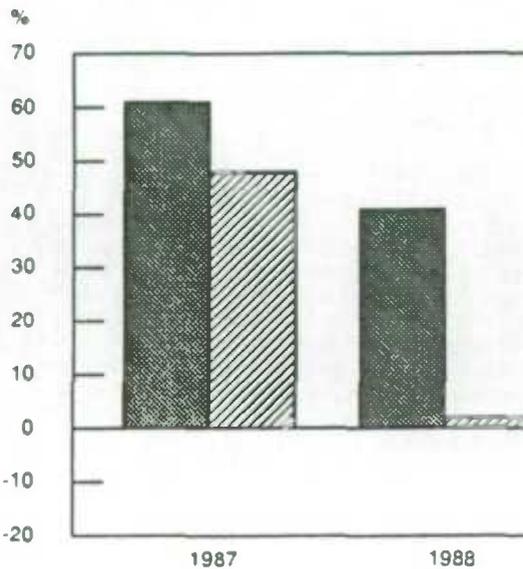


Figure 2

Passagers embarqués  
(pourcentage de variation par rapport à l'année précédente)





**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 DONNEES ECONOMIQUES  
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<sup>e</sup> 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

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 © Ministère 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.