



Catalogue 51-206 Annual



Canadian Civil Aviation

1990

Catalogue 51-206 Annual

Aviation civile canadienne

1990



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingué et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

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

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'**extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Canadian Civil Aviation

1990

Aviation civile canadienne

1990

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1991

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

November 1991

Price: Canada: \$36.00
United States: US\$43.00
Other Countries: US\$50.00

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

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 du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Novembre 1991

Prix : Canada : 36 \$
États-Unis : 43 \$ US
Autres pays : 50 \$ US

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

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

CONVERSION FACTORS

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

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

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Chief. T. Horricks, P. Bailie and B. Snider are the Statisticians, and D. Bunting is acting Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piétre is the Senior Statistician and G. Forget is the Statistician.

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



Signes conventionnels

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

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

FACTEURS DE CONVERSION

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

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

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Sous-section des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, T. Horricks, P. Bailie et B. Snider sont les statisticiens et D. Bunting est le chef intérimaire de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piétre est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication et G. Forget est la statisticienne.

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



Table of Contents

	Page		Page
Highlights	vii	Faits saillants	vii
Introduction	xi	Introduction	xi
Special Articles	xii	Études spéciales	xii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW		SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1988-1990	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988-1990	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PART I COMMERCIAL AVIATION		PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS		SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7	Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8	Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA		SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9	Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10	Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12	Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13	Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14	Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18	Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table des matières

Table of Contents – Continued

		Page
Table 3.7	Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8	Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9	Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10	Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11	Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA		
Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3	Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26
SECTION 5 AIRCRAFT FLEET		
Table 5.1	Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2	Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28
PART II FARE BASIS		
SECTION 6 FARE BASIS DATA		
Table 6.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1985-1989	30
Table 6.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

		Page
Tableau 3.7	Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8	Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9	Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23
SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT		
Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3	Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS		
Tableau 5.1	Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2	Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28
PARTIE II BASE TARIFAIRES		
SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES		
Tableau 6.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1985-1989	30
Tableau 6.2	Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	48
Publications Available from the Transportation Division	54

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	50
Publications disponibles à la Division des transports	54

Highlights

Operating Statistics

- There was a continuing decline in five operating indicators (passengers, goods, passenger-kilometres, passenger tonne-kilometres and hours flown) for the combined Level I charter and scheduled services in all quarters of 1990.
- The total number of carriers for Levels I-IV was 284 in 1990. The number of Level I carriers dropped from three carriers in 1989 to two carriers in 1990 when Wardair amalgamated with Canadian Airlines International Limited. The five operating indicators for Level I chartered services reflected this change.
- The 32% increase in the number of Level II carriers in 1990 over 1989 consisted of an increase of four scheduled carriers and seven charter carriers. Two of these Level II scheduled carriers were newly created connector airlines for each of Air Canada and Canadian. Structural changes in the charter market resulted when the remaining charter carriers attempted to acquire the market previously held by Wardair.
- All five indicators for the scheduled transborder market for Levels I-IV increased in 1990 over 1989. The number of hours flown for all services in the transborder sector increased 7% during this period. The largest decreases in the other international sector, between 1990 and 1989, were in total hours flown (-9%), the volume of charter goods (-58%), and the number of chartered goods tonnes-kilometres (-73%).

Financial Data

- For the third consecutive year, Canadian Level I-IV air carriers reported a decrease in net income. Net Income fell from \$169 million recorded in 1987 to a loss of \$103 million in 1990. The increase in total operating revenues of 4% did not keep pace with the total operating expenses which increased almost 6%. The industry's operating income fell 97% from \$118 million in 1989 to under \$4 million in 1990. This is the lowest level in seven years.
- For the fourth consecutive year, the ratio of total operating revenue to total operating expenses fell. This is the second consecutive year that the index for Level I carriers fell below 100. Air Canada earned revenues of 99 cents per dollar of expenditure while Canadian earned 98 cents.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les cinq indicateurs d'exploitation (passagers, marchandises, passagers-kilomètres, passagers tonnes-kilomètres et heures de vol) ont enregistré une baisse continue dans les services combinés d'affrètement et réguliers des transporteurs de niveau I à chaque trimestre de 1990.
- Le nombre total de transporteurs de niveaux I-IV a atteint 284 en 1990. Le nombre de transporteurs de niveau I est passé de trois transporteurs en 1989 à deux transporteurs en 1990 suite à la fusion de Wardair et des Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les cinq indicateurs d'exploitation des transporteurs des services d'affrètement de niveau I reflétaient cette fusion.
- L'augmentation de 32% du nombre de transporteurs de niveau II de 1989 à 1990 était composée d'un accroissement de quatre transporteurs des services réguliers et de sept transporteurs des services d'affrètement. Deux des quatre nouveaux transporteurs des services réguliers ont été créés par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien comme transporteurs affiliés. Les changements dans la structure des compagnies aériennes dans le marché des services d'affrètement sont survenus quand les autres transporteurs ont essayé d'acquérir la part du marché qui était détenue par Wardair.
- Les cinq indicateurs d'exploitation pour les services réguliers de niveaux I-IV du secteur transfrontalier ont augmenté en 1990 par rapport à 1989. Le nombre d'heures de vol de tous les services du secteur transfrontalier a augmenté de 7% durant cette période. Les plus fortes diminutions dans le secteur autre international, entre 1990 et 1989, étaient enregistrées dans le total des heures de vol (-9%), le volume de marchandises (-58%) et le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises (-73%) des services d'affrètements.

Données financières

- Pour la troisième année de suite, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I-IV ont déclaré une baisse du revenu net, lequel a chuté de \$169 millions en 1987 à une perte de \$103 millions en 1990. L'augmentation de 4% des recettes totales d'exploitation des compagnies aériennes n'a pas suivi l'allure des dépenses totales d'exploitation qui ont augmenté de près de 6%. Le revenu d'exploitation de l'industrie a chuté de 97%, passant de \$118 millions en 1989 à un peu moins de \$4 millions en 1990. Depuis sept ans, le revenu d'exploitation a atteint son plus bas niveau.
- Pour la quatrième année de suite, le rapport "total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation" a diminué. Pour la deuxième année de suite, l'indice pour les transporteurs de niveau I fut inférieur à 100. Air Canada a obtenu des recettes de 99 cents par dollar dépensé et les Lignes aériennes Canadien International Ltée en ont obtenu 98 cents.

**Financial Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1987-1990**

**Statistiques financières – Transporteurs aériens
canadiens, niveaux I-IV, 1987-1989**

Year	Number of Carriers	Operating Revenues	Operating Income (loss)	Net Income (Loss)
Année	Nombre de Transporteurs	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
		(\$000,000)	(\$000,000)	(\$000,000)
1987	275	6,274	363	169
1988	263	7,136	263	121
1989	252	7,886	118	62
1990	263	8,232	4	(103)

- Both Air Canada and Canadian showed net losses in 1990. Air Canada went from a net income of \$151 million in 1989 to a net loss of \$74 million. Canadian reported a net loss of \$56 million in 1990. Air Canada reported a 5% increase in revenue from scheduled services, offset by a 14% increase in aircraft operations expense and 10% increase in general services and administration in 1990. Canadian reported a 25% increase in revenue from scheduled services compared to a 25% increase in aircraft operations and a 20% increase in general services and administration expense.
- Les deux transporteurs de niveau I, Air Canada et Canadian, ont déclaré des pertes nettes en 1990. Air Canada est passé d'un revenu net de \$151 millions en 1989 à une perte nette de \$74 millions en 1990. Cependant, Canadian a déclaré une perte nette de \$56 millions en 1990. Le revenu des services réguliers d'Air Canada a augmenté de 5%, contre-balance par une hausse de 14% des dépenses d'exploitation des aéronefs et d'une augmentation de 10% des dépenses des services généraux et d'administration. Canadian a déclaré une hausse de 25% des revenus des services réguliers comparée à une augmentation de 25% des dépenses d'exploitation des aéronefs et une hausse de 20% des dépenses des services généraux et d'administration.
- Between 1989 and 1990, capital gains dropped 66% for Levels I-IV and 71% for Level I carriers. This was due, in part, to Air Canada's 1989 sale of its Boeing 727's to Federal Express in a sale/leaseback arrangement and Air Canada's 1989 sale of its stake in GPA leasing company for \$193 million. In 1990, PWA Corp. received cash proceeds totalling \$394.5 million from the disposal of surplus flight equipment and its interest in GPA Jetprop Limited.
- De 1989 à 1990, les gains de capital nets ont diminué de 66% pour les transporteurs de niveaux I-IV et de 71% pour les transporteurs de niveau I. Ces changements sont attribuables, en partie, à la vente en 1989, des Boeing 727 d'Air Canada à Federal Express avec la disposition de vente/location à la vente d'Air Canada, en 1989, de ses intérêts dans la compagnie de location GPA pour \$193 millions. En 1990, PWA Corporation a reçu des montants de \$394.5 millions de la Jetprop en écoulant des équipements de vol en excès et de ses intérêts dans GPA Jetprop Limitée.
- Level I carriers have achieved efficiencies in 1990 over 1989. The average revenue earned per scheduled passenger increased 10%, the average earned per charter passenger increased 7% and average total operating revenue earned per total average number of employees increased 2% between the 2 years. Between 1989 and 1990, the total number of scheduled passengers fell 6%, the total number of chartered passengers fell 25% and the total average number of employees fell less than 1% for Level I carriers.
- Les transporteurs aériens de niveau I ont obtenu de meilleurs rendements en 1990 par rapport à 1989. Les recettes moyennes d'exploitation déclarées par passager pour les services réguliers, les services d'affrètement et par nombre moyen d'employés ont augmenté de 10%, 7% et 2% respectivement, entre les deux années. De 1989 à 1990, le nombre total des passagers des services réguliers, des services d'affrètement et le nombre total moyen d'employés ont diminué de 6%, de 25% et de moins de 1% respectivement, pour les transporteurs de niveau I.
- The large increase (231%) in non-operating property and equipment in the balance sheet for Level I-IV between 1989 and 1990 were largely attributed to Air Canada. In 1990, Air Canada decided it was more cost efficient to park its Lockheed L-1011's and its newly delivered Boeing 747-400 Combis in the Arizona desert.
- La forte hausse (231%) des biens et équipements hors exploitation du bilan des transporteurs de niveaux I-IV de 1989 à 1990 était largement attribuable à Air Canada. En 1990, Air Canada a décidé qu'il coûtait moins cher de stationner ses Lockheed L-1011 et ses Boeing 747-400 Combis, qui venaient d'être délivrés, dans le désert d'Arizona.

- The cost of aircraft insurance dropped 58% for Level I carriers between 1989 and 1990 because both Air Canada and Canadian renewed their policies before hostilities in the Gulf had started.
- The cost of turbine fuel increased 13% for Level I carriers, 50% for Level II carriers and 15% for Level III carriers from 1989 to 1990. The cost per litre of turbine fuel used in Level I increased from 24 cents in 1989 to 29 cents in 1990. The number of litres consumed by Level I carriers dropped 6% between the 2 years.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 10% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 9%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 7% and 2% respectively.
- In 1990, 64% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from about 61% in 1989. For the international markets, almost three out of every four (71%) scheduled passengers flew on discount fares.
- During 1990, all provinces registered an increased utilization of discount fares, with the exception of Alberta, British Columbia and the territories. Quebec and Prince Edward Island with respective increases of 11 and 10 percentage points compared to 1989, posted the largest increases.
- In 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$190, up 9% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$338, an increase of 3% relative to a year earlier. The price increases were largely driven by escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.
- In 1990, the revenue per domestic passenger-kilometre increased in all hub categories for the business class, economy and discount fares, except for the category 'large-large' for the economy fares. For the trips between large hubs (i.e. Montréal, Toronto and Vancouver), the revenue per passenger-kilometre earned by Canadian Level I air carriers were 20 cents for business and economy class fares and 9 cents for discount fares, representing respective variations of 10%, -3% and 14% compared to 1989.

- Le coût des assurances d'aéronefs a diminué de 58% pour les transporteurs de niveau I entre 1989 et 1990 parce que Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont renouvelé leur police d'assurance avant le début de la crise du Golfe.
- En 1990, le coût par litre du carburant à turbine a augmenté de 13% pour les transporteurs de niveau I, 50% pour les transporteurs de niveau II et 15% pour les transporteurs de niveau III, par rapport à 1989. Le coût par litre du carburant à turbine pour le niveau I a augmenté de 24 cents en 1989 à 29 cents en 1990. Le nombre de litres utilisés par les transporteurs de niveau I a diminué de 6% entre ces deux années.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 10% en 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 9%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 7% et 2% respectivement.
- En 1990, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 61% en 1989. Pour les marchés internationaux, près de trois passagers sur quatre (71%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Au cours de 1990, toutes les provinces ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits, à l'exception de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des territoires. Le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard avec des hausses respectives de 11 et 10 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à 1989.
- En 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$190, en hausse de 9% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$338, en hausse de 3% par rapport à l'année précédente. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par l'augmentation des prix du carburant et les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.
- En 1990, les recettes par passager-kilomètre se sont accrues dans toutes les catégories de villes-pivots pour les tarifs d'affaires, économiques et réduits, à l'exception de la catégorie 'grand-grand' pour les tarifs économiques. Pour les voyages entre les grandes villes-pivots (c.-à-d. Montréal, Toronto et Vancouver), les recettes par passager-kilomètre obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I s'établissaient à 20 cents pour les tarifs des classes affaires et économique et 9 cents pour les tarifs réduits, ce qui représente des variations respectives de 10%, -3% et 14% par rapport à 1989.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents, for the first time, data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year. In addition, the 1987 data that appear in section 1 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

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

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

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

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

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également, pour la première fois, des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent à la section 1 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Market

Since Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, one of the most significant developments in the Canadian aviation industry has been the creation of a hub and spoke system for scheduled passenger traffic in the domestic market and, to a lesser degree, in the transborder market. To accomplish this, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. have created affiliate networks of connector carriers. In some cases they bought equity in carriers which had previously been independent, and in other cases they created new carriers to complete their networks.

Although some affiliate arrangements had existed before 1987, the years 1987 and 1988 were most significant in the development of these agreements. For the purpose of presenting data for the networks in these years, all carriers which can be treated as affiliates at any point in a given year, will be treated as connectors throughout the year. This will include Canadian carriers who were partially owned by either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd., or were involved in a complete marketing agreement with the major carrier, or were involved in a marketing arrangement which eventually led to full affiliate status.

Therefore, for Air Canada in 1990, the group includes: Air Alliance, AirBC, Air Ontario, Air Nova, Air Toronto, and Northwest Territorial Airways.

For Canadian Airlines International Ltd. in 1990, data reported by the following four carriers are included: Air Atlantic Ltd., Calm Air, Ontario Express and Time Air. Inter-Canadian went independent as "Intair" in the Fall of 1989, but is included in the 1989 data.

Text Table 1 below presents the total scheduled operations of the affiliate networks, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., the two families (which by definition include a major carrier and its affiliates), and the other carriers which made up the unit toll passenger market, for the years 1989 and 1990.

The affiliates continued upgrading their fleets, replacing piston equipment with turboprops; some firms added jets. Equipped with better planes, the affiliates continued to take over routes from their parent carriers.

Études spéciales

Transporteurs majeurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers

Depuis que Transports Canada a annoncé en 1984, une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien, un des développements les plus marquants dans l'industrie aérienne du Canada est sans contredit la création de réseaux de service en étoile dans le marché intérieur et, dans une moindre mesure, dans le marché transfrontalier au niveau du trafic de passagers des services réguliers. Pour accomplir ceci, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont mis sur pied un réseau de transporteurs affiliés. Dans certains cas, ils ont eu à instaurer une équité pour les transporteurs qui opéraient auparavant indépendamment et dans d'autres cas, ils ont eu à former de nouveaux transporteurs pour compléter leurs réseaux.

Quoique certaines ententes pour les affiliations existaient avant 1987, ce sont les années 1987 et 1988 qui ont été les plus importantes dans le développement de ces accords. Afin de présenter les données des réseaux pour ces deux années, il a été convenu que tous les transporteurs qui étaient affiliés dans une de ces deux années seraient considérés comme transporteurs d'apports pour toute l'année. Ceci incluera les transporteurs canadiens ayant appartenu partiellement soit à Air Canada, soit aux Lignes aériennes Canadien International Ltée ou ayant été impliqué dans un accord complet de marketing avec le transporteur majeur, ou bien dans une entente de marketing qui les a amené éventuellement à avoir le plein statut d'affiliés.

Par conséquent, en 1990, le groupe d'affiliés pour Air Canada inclut: Air Alliance, AirBC, Air Ontario, Air Nova, Air Toronto et Northwest Territorial Airways.

En 1990, le groupe d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se composait de quatre transporteurs: Air Atlantic Ltée, Calm Air, Ontario Express et Time Air. Inter-Canadien est devenu un "indépendant" en automne 1989, mais ses données sont incluses pour 1989.

Le tableau explicatif 1 ci-dessous présente le total des opérations pour les services réguliers du réseau d'affiliés d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien International Ltée, les deux groupes (qui par définition inclus le transporteur majeur et ses affiliés), et les autres transporteurs qui occupaient le marché des passagers pour les services réguliers au cours des années 1989 et 1990.

Les affiliés ont continué d'améliorer leurs flottes en remplaçant les aéronefs à pistons par des turbopropulseurs; quelques compagnies ont ajouté des avions à réaction. Equipés de meilleurs appareils, ils ont continué à prendre possession des routes de leur société mère.

Text Table 1.

Scheduled Operations of Canadian Air Carriers – 1990

Tableau explicatif 1.

Opérations des services réguliers des transporteurs aériens canadiens – 1990

		Passengers		Passenger-kilometres		Hours Flown	
		Passagers		Passagers-kilomètres		Heures de vol	
		1990	Change ¹ 1990/1989 Variation ¹	1990	Change ¹ 1990/1989 Variation ¹	1990	Change ¹ 1990/1989 Variation ¹
		%		%		%	
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	'000	4,063		1 687 873		208	
Market share – Part du marché	(%)	13.4	2.4	3.4	0.7	16.3	2.9
Canadian Airlines affiliates – Affiliés de Canadian ³	'000	2,552		1 023 949		167	
Market share – Part du marché	(%)	8.4	-1.7	2.0	-0.5	13.1	-3.9
Air Canada	'000	12,971		24 504 026		354	
Market share – Part du marché	(%)	42.8	-1.8	48.9	1.4	27.8	-1.0
Canadian ²	'000	8,550		21 623 624		300	
Market share – Part du marché	(%)	28.2	-1.4	43.1	-2.1	23.5	-1.7
Air Canada family – Groupe Air Canada	'000	17,034		26 191 899		562	
Market share – Part du marché	(%)	56.2	0.6	52.2	2.0	44.1	1.8
Canadian family – Groupe Canadian	'000	11,102		22 647 573		467	
Market share – Part du marché	(%)	36.6	-3.0	45.2	-2.5	36.6	-5.6
Other scheduled carriers – Opérations des services réguliers des autres transporteurs	'000	2,163		1 271 200		246	
Market share – Part du marché	(%)	7.1	2.4	2.5	0.5	19.3	3.8

¹ The percentage change columns show market share change in percentage points. – Les colonnes variation en pourcentage montrent les variations de part du marché en points de pourcentage.

² Includes Wardair in 1989 market share. – Inclus Wardair dans la part du marché en 1989.

³ Includes Inter-Canadian in 1989 market share. – Inclus Inter-Canadien dans la part du marché en 1989.

Air Canada gained market share only in terms of passenger-kilometres. Canadian Airlines International Ltd. reported a reduction in market share of passengers, passenger-kilometres and hours flown.

Air Canada affiliates increased their market share of passengers and passenger-kilometres by 2.4 percentage points and 0.7 percentage points respectively. Air Canada affiliates flew 40,000 more hours in 1990 than in the previous year, and carried 674,000 more passengers; this represents a market share increase of 2.4 percentage points. Canadian's affiliate network, by comparison, flew 21.6% fewer hours in 1990.

In terms of passengers on scheduled operations, Table 1 shows that the other scheduled carriers reported a 2.4 percentage point increase, in contrast to the 2.4 percentage point decline posted by the two major families.

Air Canada n'a augmenté sa part du marché que dans la catégorie des passagers-kilomètres. Les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont déclaré une diminution en termes de part du marché du nombre de passagers, des passagers-kilomètres et des heures de vol.

Les affiliés d'Air Canada ont augmenté leurs parts du marché quant aux nombres de passagers et de passagers-kilomètres par 2.4 et 0.7 point de pourcentage respectivement. Les affiliés d'Air Canada ont effectué 40,000 heures de vol de plus en 1990 qu'en 1989 et ont transporté 674,000 passagers de plus, ce qui représente une augmentation de 2.4 points de pourcentage de la part du marché. Le réseau d'affiliés de Canadian a effectué 21.6% moins d'heures de vol en 1989.

Sur les exploitations régulières en termes de passagers-kilomètres, le tableau 1 montre que les autres transporteurs effectuant des services réguliers ont déclaré une augmentation de 2.4 points de pourcentage contrairement à la diminution de 2.4 points de pourcentage déclarée par les deux groupes de transporteurs.

An Overview of Employment, 1980-1990

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

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

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

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

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

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

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

Un aperçu de l'emploi, 1980-1990

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Text Table 2.**Employment Data for Major Scheduled Airlines (1980-1990)¹**

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

Text Table 3.**Employment Data for Major Scheduled Airlines, 1980-1990¹ (in Constant 1986 Dollars)**

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

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

Tableau explicatif 2.

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

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

Tableau explicatif 3.

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

1986	1987	1988	1989	1990	Année
3,008 268,646,428 89,325	2,851 244,391,587 85,721	3,098 268,061,694 86,534	3,194 285,812,281 89,477	3,155 285,311,876 90,432	Nbre. \$ \$
5,612 166,289,638 29,632	5,491 158,275,977 28,825	6,106 176,325,967 28,876	6,665 190,292,982 28,551	6,278 180,707,948 28,784	Nbre. \$ \$
1,005 47,635,154 47,386	2,529 106,868,722 42,261	2,391 106,315,838 44,474	2,208 99,254,386 44,952	1,507 65,076,928 43,183	Gestion et administration générales Salaires et traitements Salaires et traitements moyens
6,092 217,569,074 35,712	5,592 196,515,036 35,145	6,003 207,727,440 34,607	5,933 202,802,632 34,182	6,782 233,808,497 34,475	Main-d'œuvre d'entretien Salaires et traitements Salaires et traitements moyens
13,942 445,358,027 31,944	12,883 389,659,955 30,247	13,894 407,008,287 29,293	14,395 405,701,754 28,184	14,991 423,027,968 26,218	Service courant des aéronefs et du trafic Salaires et traitements Salaires et traitements moyens
6,829 238,097,853 34,867	7,063 240,105,615 33,997	7,311 256,453,959 35,078	7,649 287,514,035 37,588	7,128 287,751,553 40,369	Autre personnel Salaires et traitements Salaires et traitements moyens
36,487 1,383,596,174 37,920	36,407 1,335,816,893 36,691	38,802 1,421,887,661 36,644	40,044 1,471,398,246 36,745	39,841 1,475,684,772 37,039	Nombre total d'employés Salaires et traitements Salaires et traitements moyens

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

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

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

An Overview of the Canadian Air Fare Indexes¹, 1986-1990

This study presents a composite picture of the annual trends in the price of travel on domestic routes for the period 1986-1990. Domestic air fare indexes are also compared to the Consumer Price Index (CPI) for air transportation.

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

In 1990, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) reached 133.2, up 9.5% compared to the previous year. The economy² and discount fares jointly explained this progression. They jumped sharply (10.1% and 9.1%), to average 139.8 and 125.1 respectively. It should be noted that the economy fares posted their seventh consecutive annual increase.

For the second year since the air transportation regulatory reform took place in Canada, economy fares rose faster in the northern sector (11.2%), where services are still regulated, than in the southern sector (9.9%). Also, in 1990, discount fare levels were higher than the 1989 levels for all northern and southern services. In the regulated zone, they rose by 8.2%, while they jumped by 9.2% in the deregulated zone.

¹ The methodology for these indexes appears in the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002.

² Includes business class fares.

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

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

Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens¹, 1986-1990

L'exposé qui suit présente un tableau d'ensemble des tendances annuelles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures pour la période 1986-1990. Les indices des tarifs aériens intérieurs sont également comparés à l'indice des prix à la consommation (IPC) pour le transport aérien.

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

En 1990, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 133.2, en hausse de 9.5% par rapport à l'année précédente. Les tarifs économiques² et réduits expliquent conjointement cette progression; ils se sont nettement accrus (10.1% et 9.1%), pour s'établir à 139.8 et 125.1 respectivement. Il convient de noter que les tarifs économiques ont enregistré leur septième augmentation annuelle consécutive.

Pour la deuxième année depuis que la réforme de la réglementation du transport aérien a été introduite au Canada, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (11.2%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (9.9%). Également, en 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud. Dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 8.2% alors qu'ils se sont accrus de 9.2% dans la zone déréglementée.

¹ La méthode pour les indices des tarifs aériens est présentée dans l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue.

² Comprend la classe affaires.

In international markets, the non-seasonally adjusted air fare index for all fares rose by 3.4% in 1990. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 7.0% and the discount fare index, by 2.1%.

On a year-to-year basis, all indexes presented in Figure 1 have followed a steady pattern of growth since 1986, with the exception of the discount fare index and the air component of the CPI in 1988. The principal factor explaining the increased price discounting in Canada, between 1987 and 1988, can be attributed to the intense competition for market shares between the three major carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) operating during that period.

Figure 1 also shows that between 1986 and 1990, the domestic air fare indexes, relative to the base year 1986, increased at a higher rate than the Consumer Price Index for air transportation.

The comparison of the air fare indexes with the air component of the CPI, shows substantial differences between the two series. Figures 1 and 2 reveal that except for economy fares, the two series followed the same upward trend. These figures also show similar variations although the levels of the indexes are different.

In this regard, the ratio of the domestic index for all fares to the Consumer Price Index for air transportation has hovered between 1.02 in 1987 and 1.27 in 1989. Over the study period, the air fare indexes for all fares, economy fares and discount fares have risen by 33.2%, 39.8% and 25.1% respectively, as opposed to a 9.6% increase for the air component of the CPI.

It should be noted that the CPI for air transportation is based on excursion and seat sale fares. Furthermore, it is based on domestic and international routes. So, if the air fare index derived from the Fare Basis Survey also encompassed the international sector, the difference between the domestic air fare index and the air component of the Consumer Price Index would be smaller than the one shown in Figure 1, as the domestic index grew faster (4.2 times faster) than the international index.

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

Source: *Consumer Prices and Price Indexes*, quarterly, 62-010.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs non désaisonnalisé a augmenté de 3.4% en 1990. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique a progressé de 7.0% et l'indice des tarifs réduits, de 2.1%.

Sur la base d'une année à l'autre, tous les indices présentés à la figure 1 ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1986, à l'exception des indices de tarifs réduits et de la composante du transport aérien de l'IPC en 1988. Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs au Canada, entre 1987 et 1988, peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs (c.-à-d. Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) de cette période pour acquérir une plus grande part du marché.

La figure 1 montre aussi qu'entre 1986 et 1990, les indices de tarifs aériens intérieurs, relativement à l'année de base 1986, ont augmenté à un rythme plus rapide que l'indice des prix à la consommation pour le transport aérien.

La comparaison des indices des tarifs aériens avec la composante du transport aérien de l'IPC, montre des différences substantielles entre les deux séries. Les figures 1 et 2 révèlent qu'à l'exception des tarifs de la classe économique, les deux séries ont suivi la même hausse tendancielle. Ces données montrent également des variations similaires bien que les niveaux des indices soient différents.

À cet égard, le rapport entre l'indice de tous les tarifs aériens pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation pour le transport aérien a oscillé entre 1.02 en 1987 et 1.27 en 1989. Au cours de la période sous étude, les indices des tarifs aériens pour tous les tarifs, les tarifs économiques et les tarifs réduits se sont accrus de 33.2%, 39.8% et 25.1% respectivement, comparativement à une hausse de 9.6% pour la composante du transport aérien de l'IPC.

Il convient de souligner que l'IPC pour le transport aérien est établi d'après les tarifs excursion et de solde de places. De plus, il est fondé sur les routes intérieures et internationales. Aussi, si l'indice des tarifs aériens provenant de l'Enquête sur la base tarifaire englobait également le secteur international, la différence entre l'indice des tarifs aériens intérieurs et la composante transport aérien de l'indice des prix à la consommation serait inférieure à celle présentée à la figure 1, puisque l'indice intérieur a progressé plus rapidement (4.2 fois plus rapidement) que l'indice international.

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

Source: *Prix à la consommation et indices des prix*, trimestriel, 62-010.

Figure 1

Comparative Price Indexes: Air Fare Index Vs Consumer Price Index – Air Transportation, 1986-1990

Figure 1

Indices comparatifs des prix: indices des tarifs aériens par rapport à l'indice des prix à la consommation – transport aérien, 1986-1990

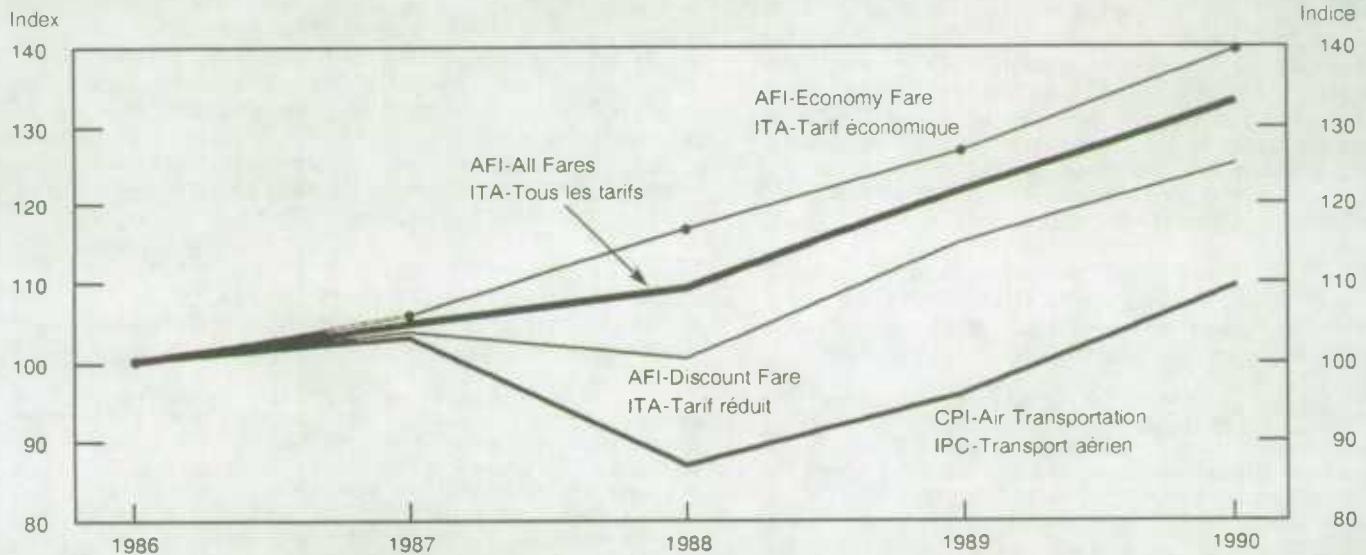
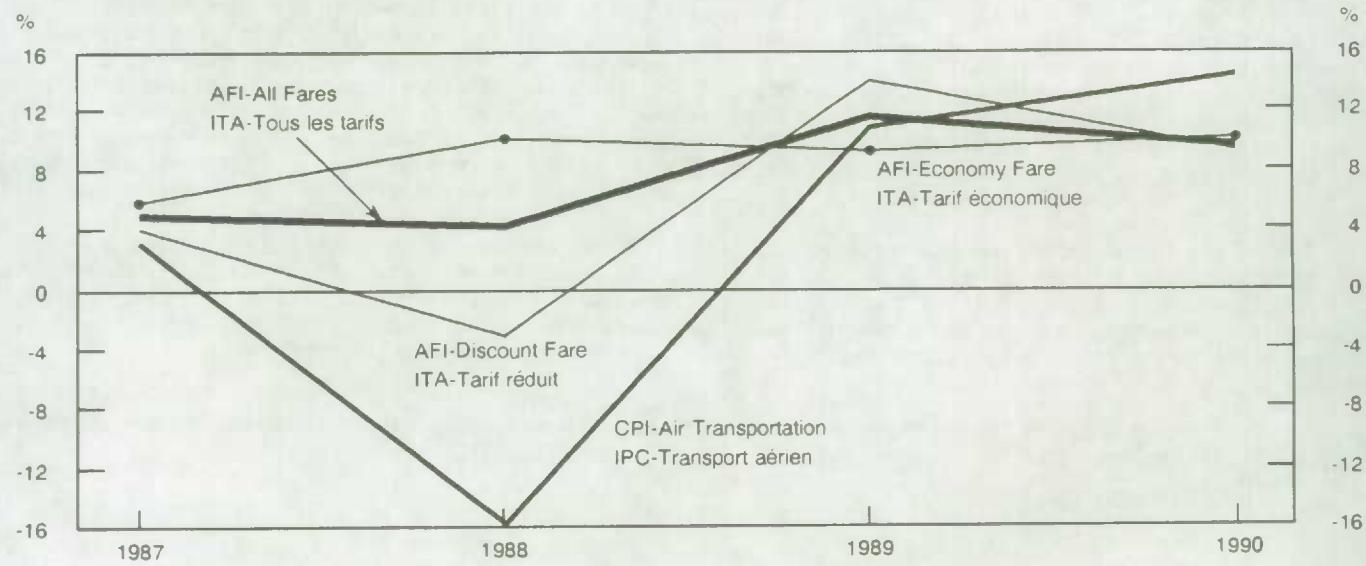


Figure 2

Percentage Change from a Year Ago for the Air Fare Indexes and Consumer Price Index – Air Transportation, 1986-1990

Figure 2

Taux de variation par rapport à l'année précédente des indices des tarifs aériens et de l'indice des prix à la consommation – transport aérien, 1986-1990



Discount Fares by Day of the Week

This study presents an analysis of the effects on consumers of the use of discount fares by the airlines. This analysis will examine market segmentation by day of the week using the Fare Basis data for the period 1989-1990.

A business traveller's demand to be in a certain city for a certain time is usually less elastic than someone retired going to visit a relative. Because of this, the Toronto-Ottawa-Montréal market was chosen as it is used mostly for business purposes and less for discretionary (or vacation) travel. Similarly, the U.S. southern market (selected destinations) was used to examine discretionary travel.

Selected Domestic Markets

In 1990, Saturday travellers in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor paid, on average, almost 40% less than travellers who flew on Tuesday. These discounted passengers were uniformly distributed throughout the week. Except for Saturdays, where the proportion of passengers was below 10.0% (7.9%), the percentages ranged from 12.3% on Mondays to 17.5% on Fridays. Almost 50% of the deep discount passengers travelled on week-ends (defined as Saturday and Sunday) and on Fridays.

As evidenced in Text Table 4, 73.2% of the passengers who travelled on Saturdays and Sundays used discount fares, of which 61.1% and 59.6% respectively were discounted by 30% or more off the economy fares. Less than four out of every ten passengers who flew on Tuesdays benefitted from the deeply discounted low-price air fare products. Thus, if more deep discounting prevailed on the Saturdays and Sundays, it is also on those days of the week that the average deep discount fares were highest, \$67.90 and \$70.20 respectively (see Text Table 5).

As indicated in Text Table 4, between 1989 and 1990, the proportion of passengers travelling at discount fares in these markets increased for all days of the week, except Mondays. The variations hovered between -3.6 percentage points on Mondays and 22.9 percentage points on Saturdays.

Generally, the proportion of discount passengers is lower on short routes. An exception, however, is the Toronto-Ottawa-Montréal market where the strong increases in the use of deeply discounted air fares between 1989 and 1990 reflected the presence of additional carriers and intense fare competition which was used to stimulate new demand.

As presented in Text Table 5, the corresponding average discount fares showed variations ranging between -12.3% (from \$86.30 to \$75.70) on Saturdays to 19.3% (from \$76.80 to \$91.60) on Mondays. This suggests that the variations in the levels of discount fares can influence the use of these fares during the week, even for a less discretionary market such as the 'golden' triangle.

Tarifs réduits selon les jours de la semaine

L'exposé qui suit présente une analyse des effets sur les consommateurs de l'utilisation de tarifs réduits par les compagnies aériennes. L'analyse examinera la segmentation du marché selon le jour de la semaine à l'aide de données sur la base tarifaire pour la période 1989-1990.

La demande d'un voyageur d'affaires qui doit se rendre dans une ville donnée à un moment donné est habituellement moins élastique que celle d'une personne retraitée qui va visiter un parent. A cause de cela, le marché Toronto-Ottawa-Montréal fut choisi puisqu'il correspond davantage à un marché d'affaires qu'à un marché discrétionnaire (ou vacances). Similairement, le marché du sud des États-Unis (certaines destinations) fut choisi pour examiner un marché discrétionnaire.

Certains marchés canadiens

En 1990, les voyageurs du samedi dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal payaient, en moyenne, près de 40% de moins que les passagers qui voyageaient le mardi. Le nombre de passagers était réparti uniformément au cours de la semaine. À l'exception des samedis, où la proportion de passagers était inférieure à 10.0% (7.9%), les pourcentages variaient entre 12.3% les lundis et 17.5% les vendredis. Près de 50% des passagers voyageant à tarifs très réduits le faisaient pendant les fins de semaine (c'est-à-dire le samedi et le dimanche) et les vendredis.

Comme le montre le tableau explicatif 4, 73.2% des passagers qui ont voyagé les samedis et dimanches l'ont fait à tarifs réduits, dont respectivement 61.1% et 59.6% ont obtenu un rabais de 30% ou plus sur le plein tarif de la classe économique. Moins de quatre passagers sur dix voyageant les mardis ont profité de tarifs très réduits. Ainsi, non seulement on offrait davantage de tarifs très réduits les samedis et les dimanches, mais c'est également les samedis et dimanches que la moyenne des tarifs très réduits était la moins élevée, soit \$67.90 et \$70.20 respectivement (voir tableau explicatif 5).

Tel qu'il est indiqué au tableau explicatif 4, entre 1989 et 1990, la proportion de passagers voyageant à rabais dans ces marchés a augmenté pour tous les jours, à l'exception des lundis. Les variations ont oscillé entre -3.6 points de pourcentage les lundis et 22.9 points de pourcentage les samedis.

Généralement, la proportion des passagers profitant de réductions tarifaires est plus faible sur les routes plus courtes. Toutefois, le couloir Toronto-Ottawa-Montréal fait exception à la règle: les fortes hausses dans l'utilisation de tarifs très réduits entre 1989 et 1990 découlent de la présence de nouveaux transporteurs et d'une intense concurrence tarifaire afin de stimuler la demande.

Tel que présenté au tableau explicatif 5, les tarifs réduits moyens correspondants montrent des variations se situant entre -12.3% (de \$86.30 à \$75.70) les samedis et 19.3% (de \$76.80 à \$91.60) les lundis. Ceci suggère que les variations des niveaux de tarifs réduits peuvent influencer sur l'utilisation de ces tarifs au cours de la semaine, même pour un marché moins discrétionnaire comme le triangle d'or.

It should be noted that deep discount fares strongly increased in 1990 compared to 1989 for all days, except week-ends. The increases during the week ranged between 21.2% on Mondays and 44.2% on Wednesdays. In 1989, the average percentage discounts off economy fares ranged from 52.4% on Sundays to 57.5% on Wednesdays. In the next year, they decreased and ranged from 41.3% on Wednesdays to 48.5% on Fridays.

Selected U.S. Southern Markets

Contrary to the situation observed in the 'golden' triangle, the proportion of discount carriage for services between Canada and the selected U.S. southern destinations has no direct relation to the day of the week. The proportion of passengers travelling at discount fares stood at approximately 80%, no matter what the day. Similar to the less discretionary market, the distribution of passengers was uniform during the week. It hovered between 12.2% on Tuesdays and 15.4% on Wednesdays.

In these more discretionary markets, the price-sensitive travellers (approximately three out of every five passengers travelled on deep discount fares) paid relatively higher discount fares (\$166.90) on Sundays.

The data in Text Table 4 show that over the study period, the proportion of passengers travelling at discount fares increased for all days of the week, except on Sundays and Fridays. The increases in percentage points ranged between 0.9 on Tuesdays and 7.8 on Wednesdays. The corresponding average discount fares showed increases ranging between 1.1% (\$141.30 to \$142.80) on Tuesdays to 17.7% (\$137.40 to \$161.70) on Fridays. On Mondays, they decreased by 0.6% (\$154.10 to \$153.20).

The differences in the average discount fare levels are largely due to the strong increases observed in the average shallow discount fare levels for all days of the week, except on Wednesdays. It should be noted that in 1989, the average percentage discounts off economy fares ranged from 20% on Sundays to 25% on Saturdays. In 1990, these percentage discounts clearly decreased. They hovered between 10% on Wednesdays and 19% on Saturdays.

Il convient de souligner que les tarifs très réduits se sont fortement accrus en 1990 par rapport à 1989 pour tous les jours, à l'exception des fins de semaine. Les augmentations en semaine ont varié entre 21.2% les lundis et 44.2% les mercredis. En 1989, la moyenne des pourcentages de rabais par rapport au tarif économique variaient entre 52.4% les dimanches et 57.5% les mercredis, pour ensuite décroître l'année suivante et osciller entre 41.3% les mercredis et 48.5% les vendredis.

Certains marchés du sud des États-Unis

Contrairement à la situation observée dans le triangle d'or, le pourcentage de rabais pour les services entre le Canada et certaines destinations du sud des États-Unis n'a aucun lien direct avec le jour de la semaine. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits s'établissaient à environ 80% peu importe le jour de la semaine. Similairement au marché moins discrétionnaire, la répartition des passagers était uniforme au cours de la semaine, oscillant entre 12.2% les mardis et 15.4% les mercredis.

Sur ces marchés plus discrétionnaires, les passagers sensibles aux prix (environ trois passagers sur cinq voyageaient à tarifs très réduits) ont payé des tarifs réduits relativement plus élevés les dimanches, soit \$166.90.

Les données présentées au tableau explicatif 4 montrent qu'au cours de la période sous étude, la proportion de passagers voyageant à tarifs réduits s'est accrue pour tous les jours de la semaine à l'exception des dimanches et vendredis. Les augmentations en points de pourcentage ont varié entre 0.9 les mardis et 7.8 les mercredis. Les tarifs réduits moyens correspondants ont présenté des hausses variant entre 1.1% (\$141.30 à \$142.80) les mardis et 17.7% (\$137.40 à \$161.70) les vendredis. Les lundis, ils ont diminué de 0.6% (\$154.10 à \$153.20).

Ces différences dans les niveaux moyens des tarifs réduits s'expliquent largement par les fortes augmentations observées dans les niveaux moyens des tarifs intermédiaires pour tous les jours de la semaine, à l'exception des mercredis. Il convient de noter qu'en 1989, la moyenne des pourcentages de rabais par rapport au tarif économique variaient entre 20% les dimanches et 25% les samedis. En 1990, ces pourcentages de rabais ont nettement diminué. Ils ont oscillé entre 10% les mercredis et 19% les samedis.

Text Table 4.

Distribution of Discounted Passengers by Day of the Week – Selected Domestic and U.S. Southern Markets, 1990

Tableau explicatif 4.

Répartition des passagers voyageant à tarifs réduits, selon le jour de la semaine – Certains marchés canadiens et du sud des États-Unis, 1990

Day of the Week Jour de la semaine	Fare Groups – Groupes tarifaires					
	All Discounts Tous les tarifs réduits		Shallow Discounts Tarifs intermédiaires		Deep Discounts Tarifs très réduits	
	1990 %	Change 1990/1989 Variation Point of/ de %	1990 %	Change 1990/1989 Variation Point of/ de %	1990 %	Change 1990/1989 Variation Point of/ de %
A) Selected Domestic Markets – Certains marchés canadiens						
Sunday – Dimanche	73.2	3.1	13.6	-1.7	59.6	4.8
Monday – Lundi	60.2	-3.6	18.0	0.2	42.2	-3.9
Tuesday – Mardi	55.1	5.1	17.6	-4.7	37.5	9.8
Wednesday – Mercredi	56.5	16.6	14.6	-9.0	41.9	25.5
Thursday – Jeudi	58.6	18.3	16.4	-5.5	42.3	23.9
Friday – Vendredi	62.9	22.5	15.3	-6.0	47.6	28.4
Saturday – Samedi	73.2	22.9	12.0	-7.3	61.1	30.1
B) Selected U.S. Southern Markets – Certains marchés du sud des États-Unis						
Sunday – Dimanche	79.7	-2.1	22.4	3.2	57.3	-5.3
Monday – Lundi	81.7	2.8	19.6	4.3	62.1	-1.6
Tuesday – Mardi	79.3	0.9	12.8	1.5	66.5	-0.6
Wednesday – Mercredi	83.4	7.8	24.9	13.0	58.6	-5.0
Thursday – Jeudi	82.2	3.6	19.7	7.1	62.5	-3.5
Friday – Vendredi	76.6	-1.4	22.4	8.6	54.2	-10.1
Saturday – Samedi	84.2	7.4	14.6	0.4	69.6	7.0

Text Table 5.

Average Discount Air Fares by Day of the Week –
Selected Domestic and U.S. Southern Markets,
1990

Tableau explicatif 5.

Moyenne des tarifs aériens réduits, selon le jour de la
semaine – Certains marchés canadiens et du sud des
Etats-Unis, 1990

Day of the Week Jour de la semaine	Fare Groups – Groupes tarifaires					
	All Discounts		Shallow Discounts		Deep Discounts	
	Tous les tarifs réduits		Tarifs intermédiaires		Tarifs très réduits	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%
A) Selected Domestic Markets – Certains marchés canadiens						
Sunday – Dimanche	78.7	5.9	115.7	11.4	70.2	6.4
Monday – Lundi	91.6	19.3	124.3	13.3	77.7	21.2
Tuesday – Mardi	99.3	9.6	125.8	0.6	86.9	38.4
Wednesday – Mercredi	97.0	-2.3	124.8	-1.1	87.4	44.2
Thursday – Jeudi	93.3	-3.1	123.0	-1.7	81.8	32.1
Friday – Vendredi	90.3	-4.0	122.9	-1.4	79.8	32.6
Saturday – Samedi	75.7	-12.3	115.1	-3.6	67.9	3.3
B) Selected U.S. Southern Markets – Certains marchés du sud des Etats-Unis						
Sunday – Dimanche	166.9	3.7	244.0	9.6	136.8	-3.7
Monday – Lundi	153.2	-0.6	239.1	13.0	126.1	-10.2
Tuesday – Mardi	142.8	1.1	235.8	19.6	125.0	-5.2
Wednesday – Mercredi	147.0	10.4	208.5	2.6	120.9	0.8
Thursday – Jeudi	154.5	9.0	244.4	13.3	126.3	-1.1
Friday – Vendredi	161.7	17.7	238.7	16.4	129.9	5.6
Saturday – Samedi	151.4	5.2	232.9	11.2	134.3	4.1

Section 1
THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1988-1990

	Year Année	Total ¹	Air Canada
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	1988	0.095	0.103
	1989	0.099	0.107
	\$ 1990	0.104	0.109
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	1988	0.401	0.392
	1989	0.375	0.375
	\$ 1990	0.372	0.365
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	1988	0.781	0.826
	1989	0.806	0.854
	\$ 1990	0.852	0.865
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	1988	141 759	129 515
	1989	142 644	135 900
	\$ 1990	145 130	143 148
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	1988	103.00	105.30
	1989	99.70	103.68
	% 1990	98.21	98.74
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	1988	133.90	141.50
	1989	130.48	139.53
	% 1990	128.88	131.24
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	1988	4.70	6.30
	1989	3.79	6.81
	% 1990	1.74	1.73

Section 1
REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988-1990

	Year Année	Canadian	Wardair
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	1988	0.096	0.061
	1989	0.096	0.072
	\$ 1990	0.098	...
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	1988	0.438	0.275
	1989	0.390	0.290
	\$ 1990	0.384	...
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	1988	0.830	0.515
	1989	0.811	0.593
	\$ 1990	0.836	...
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	1988	148 136	213 673
	1989	140 427	224 164
	\$ 1990	147 734	...
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	1988	101.80	95.90
	1989	97.16	88.83
	% 1990	97.53	...
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	1988	130.70	121.40
	1989	122.82	117.26
	% 1990	125.24	...
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	1988	3.00	3.30
	1989	-1.19	2.31
	% 1990	1.78	...

¹ 1988 and 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1988 et 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 1.2
Selected Economic and Demographic Indicators,
1990

Tableau 1.2
Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1990

		1989	1990	Change Variation
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 240.3	26 602.6	1.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 486.0	12 572.0	0.7
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	431 411.0	454 809.0	5.4
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 440.8	17 096.4	4.0
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²	\$	3	446.0	...
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	478.0	..	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	..	..	...
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴	\$	3	690.0	...
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	1 014.0	..	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	..	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)	\$	174.4	190.2	9.1
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	327.9	337.8	3.0
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100	114.0	119.5	4.8
– All items – Ensemble		111.1	117.3	5.6
– Transportation – Transports		104.2	115.5	10.8
– Public transportation – Transport public		..	..	...
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	113.3	121.2	7.0
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100	121.6	133.2	9.5
– Domestic travel – Voyages intérieurs		104.4	108.0	3.4
– International travel – Voyages internationaux		..	..	...
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100	113.4	113.8	0.4
– All industries – Toutes les industries		111.4	108.5	-2.6
– Transport industry – Industrie du transport		114.2	111.1	-2.7
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	17.1	17.1	...

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

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

Source: Canadian Statistical Review and Bank of Canada. – Revue statistique du Canada et Banque du Canada.

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

³ This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.

⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Part I
COMMERCIAL AVIATION
Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
1990

Partie I
AVIATION COMMERCIALE
Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1990

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1989	1990		1989	1990	
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	91	103	13.2	271	284	4.8
Passengers - Passagers	35 746	36 263	1.4	37 175	36 785	-1.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg 604 520	kg 611 698	1.2	kg 658 403	kg 638 700	-3.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	65 663 758	69 217 824	5.4	68 123 002	69 387 767	1.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 566 376	6 921 782	5.4	6 812 300	6 938 777	1.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 552 176	1 667 287	7.4	1 702 305	1 679 361	-1.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	8 118 552	8 589 070	5.8	8 514 605	8 618 138	1.2
Hours flown - Heures de vol	1 588	1 630	2.6	2 238	2 259	1.0
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	30 270	30 132	-0.5	30 734	30 299	-1.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg 489 574	kg 494 104	0.9	kg 490 865	kg 495 205	0.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	50 265 296	50 073 328	-0.4	50 390 650	50 110 672	-0.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	5 026 530	5 007 333	-0.4	5 039 065	5 011 067	-0.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 462 240	1 558 037	6.6	1 462 549	1 558 584	6.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	6 488 770	6 565 370	1.2	6 501 614	6 569 651	1.0
Hours flown - Heures de vol	1 214	1 245	2.6	1 256	1 275	1.5
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	5 476	6 131	12.0	6 441	6 486	0.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg 114 946	kg 117 594	2.3	kg 167 538	kg 143 495	-14.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	15 398 462	19 144 496	24.3	17 732 352	19 277 095	8.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 539 846	1 914 450	24.3	1 773 235	1 927 710	8.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	89 936	109 250	21.5	239 756	120 777	-49.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 629 783	2 023 700	24.2	2 012 991	2 048 486	1.8
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	370	384	3.8	604	612	1.3
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	4	1	-77.2	378	373	-1.3
Hours flown: total - Heures de vol: total	374	385	2.8	982	985	0.3

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

Table 2.2
Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Tableau 2.2
Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	24 161	-0.9	6 336	-1.5	6 316	-0.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg 413 752	-4.4	59 637	4.1	161 191	-4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	24 964 978	0.9	11 023 276	0.2	33 413 189	3.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 496 498	0.9	1 102 328	0.2	3 341 319	3.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	544 470	1.6	140 555	-4.4	993 468	-2.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	3 040 968	1.0	1 242 883	-0.3	4 334 787	1.8
Hours flown – Heures de vol	1 747	1.4	224	7.1	287	-6.3
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	22 638	-1.8	4 266	3.0	3 422	-3.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 304 784	-3.0	42 750	5.8	147 755	8.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	23 277 733	-2.9	6 207 735	9.8	20 638 365	-0.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 327 773	-2.9	620 773	9.8	2 063 837	-0.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	483 331	1.6	121 147	8.1	954 121	9.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 811 104	-2.1	741 921	9.5	3 017 958	2.2
Hours flown – Heures de vol	969	1.4	151	9.0	157	-3.4
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 523	14.9	2 070	-9.5	2 894	2.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 108 968	-8.2	16 887	0.3	13 436	-58.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 687 246	115.1	4 815 541	-9.9	12 774 824	10.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	168 725	115.1	481 554	-9.9	1 277 482	10.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	61 139	1.6	19 408	-44.6	39 346	-72.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	229 864	65.8	500 962	-12.0	1 316 829	0.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	464	2.3	72	3.3	71	-10.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	314	0.1	...	...	59	-8.1
Hours flown: total – Heures de vol: total	778	1.4	72	3.3	130	-9.4

Table 2.3
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1990

	Total ¹			Air Canada			
	1989	1990	Change	1989	1990	Change	
			Variation			%	
			'000	'000	'000	'000	
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		24 936	23 123	-7.3	14 329	13 665	-4.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	439 757	433 881	-1.3	271 546	277 359	2.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		53 048 111	50 125 033	-5.5	26 195 020	26 676 125	1.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		5 304 811	5 012 503	-5.5	2 619 502	2 667 613	1.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 459 952	1 525 632	4.5	869 149	941 260	8.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 764 763	6 538 135	-3.4	3 488 651	3 608 873	3.4
Hours flown – Heures de vol		731	690	-5.6	374	366	-2.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		22 794	21 521	-5.6	13 693	12 971	-5.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	433 606	431 482	-0.5	270 768	277 067	2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		46 683 600	46 127 650	-1.2	23 916 081	24 504 026	2.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		68 414 542	67 011 466	-2.1	34 760 746	34 821 303	0.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	68.24	68.84	...	68.80	70.37	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 668 360	4 612 765	-1.2	2 391 608	2 450 403	2.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 433 255	1 518 701	6.0	864 976	939 603	8.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 101 615	6 131 466	0.5	3 256 584	3 390 005	4.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		10 001 255	10 049 090	0.5	5 383 525	5 422 146	0.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.01	61.02	...	60.49	62.52	...
Hours flown – Heures de vol		677	654	-3.4	361	354	-1.9
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		2 143	1 602	-25.2	636	694	9.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	6 151	2 399	-61.0	778	292	-62.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 364 511	3 997 383	-37.2	2 278 939	2 172 099	-4.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		636 451	399 738	-37.2	227 894	217 210	-4.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		26 697	6 931	-74.0	4 173	1 657	-60.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		663 148	406 670	-38.7	232 066	218 867	-5.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		54	36	-33.7	13	12	-10.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		54	36	-33.7	13	12	-10.0

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1990 – fin**

	Canadian			Wardair		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			Variation
			'000	'000	'000	'000
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers		8 541	9 458	10.7	2 066	...
Goods carried – Marchandises transportées	kg	147 975	156 523	5.8	20 236	...
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		19 307 399	23 448 908	21.5	7 545 692	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 930 740	2 344 891	21.5	754 569	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		492 171	584 372	18.7	98 632	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 422 910	2 929 263	20.9	853 202	...
Hours flown – Heures de vol		290	324	11.6	67	...
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers		7 675	8 550	11.4	1 425	...
Goods carried – Marchandises transportées	kg	145 522	154 415	6.1	17 316	...
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		17 521 416	21 623 624	23.4	5 246 103	...
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		25 353 673	32 190 163	27.0	8 300 123	...
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	69.11	67.17	...	63.21	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 752 142	2 162 362	23.4	524 610	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		486 854	579 098	18.9	81 425	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		2 238 996	2 741 460	22.4	606 035	...
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		3 668 421	4 626 945	26.1	949 310	...
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.03	59.25	...	63.84	...
Hours flown – Heures de vol		263	300	14.1	53	...
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers		866	908	4.8	641	...
Goods carried – Marchandises transportées	kg	2 453	2 107	-14.1	2 920	...
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 785 983	1 825 284	2.2	2 299 589	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		178 598	182 528	2.2	229 959	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		5 317	5 274	-0.8	17 207	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		183 915	187 803	2.1	247 166	...
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		27	24	-12.0	14	...
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	...
Hours flown: total – Heures de vol: total		27	24	-12.0	14	...

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 2.4

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1990**

Tableau 2.4

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1990**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
All services – Tous les services							
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	25	31.6	77	11.6	181	0.6	
Passengers – Passagers	11 429	30.2	1 738	-14.5	522	-63.5	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 144 648	29.9	33 363	-37.6	27 003	-49.9	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 882 602	57.0	3 223 490	28.9	169 943	-93.1	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 588 260	57.0	322 349	28.9	16 994	-93.1	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	131 673	61.4	10 015	-6.0	12 074	-92.0	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 719 933	57.4	332 364	27.5	29 068	-92.7	
Hours flown – Heures de vol	641	24.7	302	-12.1	629	-3.1	
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers	8 136	23.2	500	-42.6	167	-64.1	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 54 455	53.5	8 199	-60.0	1 101	-14.7	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 805 962	16.0	152 662	-49.4	37 344	-70.2	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	380 596	16.0	15 266	-49.4	3 734	-70.2	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	36 694	43.8	2 648	-23.6	547	76.9	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	417 290	18.0	17 914	-46.8	4 281	-66.7	
Hours flown – Heures de vol	496	22.6	96	-27.0	29	-29.8	
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers	3 293	51.6	1 237	6.6	355	-63.2	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 90 193	18.9	25 163	-23.6	25 901	-50.8	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	12 076 640	76.7	3 070 827	39.7	132 599	-94.3	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 207 664	76.7	307 083	39.7	13 260	-94.3	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	94 979	69.5	7 367	2.4	11 527	-92.3	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 302 643	76.1	314 450	38.5	24 787	-93.5	
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voile fixe	144	32.5	204	-1.2	228	-2.6	
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	1	-77.2	372	-0.4	
Hours flown: total – Heures de vol: total	144	32.5	205	-2.8	600	-1.2	

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

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV, 1990

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

	1989 No. – Nbre	1990 No. – Nbre	Change
			Variation %
Number of carriers – Nombre de transporteurs	53	66	24.5
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	18 641	13 509	-27.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	434	514	18.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	-	-
Quebec – Québec	56 739	61 233	7.9
Ontario	14 214	13 179	-7.3
Manitoba	24 436	16 339	-33.1
Saskatchewan	9 491	5 279	-44.4
Alberta	38 796	40 244	3.7
British Columbia – Colombie-Britannique	116 463	141 574	21.6
Yukon	6 431	6 562	2.0
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	33 143	23 009	-30.6
Total	318 788	330 229	3.6
International			
Total	64 011	58 796	-8.1
	382 799	380 238	-0.7

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1990**

Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1990**

	1989 ³	1990 ⁴	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	6 023 353	6 421 201	6.6
– Passengers – Passagers	5 412 856	5 774 785	6.7
– Goods – Marchandises	610 497	646 416	5.9
Charter services – Services d'affrètement	1 471 545	1 446 876	-1.7
– Passengers – Passagers	1 204 572	1 197 721	-0.6
– Goods – Marchandises	266 973	249 155	-6.7
Other flying services – Autres services aériens	45 160	36 458	-19.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	4 743	6 819	43.8
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	341 502	320 505	-6.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 886 303	8 231 859	4.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	110 019	106 975	-2.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 830 069	2 984 219	5.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	994 579	1 017 867	2.3
General services and administration – Services généraux et administration	3 527 923	3 796 017	7.6
Depreciation – Dépréciation	305 660	323 016	5.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 768 250	8 228 093	5.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation			
	118 053	3 766	-96.8
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	249 736	86 244	-65.5
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	87 245	94 932	8.8
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	330 151	341 835	3.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(60 541)	20 433	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(58 322)	(145 602)	149.7
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt			
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	59 731	(141 837)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	62 381	(103 421)	...

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

³ Includes Air Canada, Canadian and Wardair. – Comprend Air Canada, Canadien et Wardair.

⁴ Includes Air Canada and Canadian. – Comprend Air Canada et Canadien.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1990**

	Total ¹			Air Canada		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			%
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	5 140 842	5 357 714	4.2	2 876 996	3 019 657	5.0
– Passengers – Passagers	4 602 860	4 792 364	4.1	2 552 570	2 676 765	4.9
– Goods – Marchandises	537 982	565 350	5.1	324 426	342 892	5.7
Charter services – Services d'affrètement	309 795	210 158	-32.2	103 155	100 759	-2.3
– Passengers – Passagers	298 773	208 249	-30.3	102 115	100 532	-1.6
– Goods – Marchandises	11 022	1 909	-82.7	1 040	227	-78.2
Other flying services – Autres services aériens	4 470	-	...	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	256 925	214 183	-16.6	101 483	117 773	16.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 712 031	5 782 056	1.2	3 081 634	3 238 190	5.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	59 745	52 778	-11.7	35 408	37 264	5.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 884 828	1 915 822	1.6	901 965	1 028 990	14.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	601 991	586 988	-2.5	353 735	365 348	3.3
General services and administration – Services généraux et administration	2 976 954	3 122 884	4.9	1 562 034	1 714 423	9.8
Depreciation – Dépréciation	205 439	209 189	1.8	119 003	133 444	12.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 728 956	5 887 661	2.8	2 972 146	3 279 468	10.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(16 925)	(105 605)	524.0	109 488	(41 279)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	241 156	70 385	-70.8	180 490	18 950	-89.5
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	82 498	84 991	3.0	43 285	69 200	59.9
Interest expenses – Intérêts versés	232 511	246 408	6.0	104 390	145 207	39.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(66 733)	16 562	...	11 349	560	-95.1
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	24 410	(74 469)	...	130 734	(56 497)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	7 485	(180 074)	...	240 222	(97 776)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(16 667)	(50 877)	205.3	89 547	(24 180)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	24 152	(129 197)	...	150 675	(73 596)	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990 – Concluded**

Tableau 3.2

**Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1990 – fin**

	Canadian			Wardair		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
			Variation			Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	1 864 246	2 338 057	25.4	399 600	...	...
– Passengers – Passagers	1 674 266	2 115 599	26.4	376 024	...	...
– Goods – Marchandises	189 980	222 458	17.1	23 576	...	...
Charter services – Services d'affrètement	100 642	109 399	8.7	105 997	...	...
– Passengers – Passagers	97 651	107 717	10.3	99 007	...	...
– Goods – Marchandises	2 992	1 682	-43.8	6 990	...	...
Other flying services – Autres services aériens	4 470	–	–	–	...	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–	...	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	148 600	96 410	-35.1	6 842	...	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 117 958	2 543 866	20.1	512 439	...	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	16 583	15 514	-6.4	7 754	...	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	712 346	886 832	24.5	270 516	...	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	218 241	221 640	1.6	30 014	...	...
General services and administration – Services généraux et administration	1 169 725	1 408 461	20.4	245 194	...	...
Depreciation – Dépréciation	63 044	75 745	20.1	23 392	...	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 179 940	2 608 193	19.6	576 870	...	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(61 982)	(64 326)	3.8	(64 431)	...	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	3 808	51 436	–	56 858	...	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	32 712	15 791	-51.7	6 501	...	...
Interest expenses – Intérêts versés	48 999	101 201	106.5	79 122	...	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(49 255)	16 002	–	(28 827)	...	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(61 734)	(17 972)	-70.9	(44 590)	...	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(123 716)	(82 298)	-33.5	(109 021)	...	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(51 466)	(26 697)	-48.1	(54 748)	...	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(72 249)	(55 601)	-23.0	(54 273)	...	...

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadian et Wardair. Les totaux du 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadian.

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1990**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1990**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	974 227	34.9	70 748	-39.3	18 512	-57.4
– Passengers – Passagers	911 475	33.9	53 811	-38.4	17 135	-59.2
– Goods – Marchandises	62 752	50.0	16 936	-42.0	1 377	-6.9
Charter services – Services d'affrètement	586 829	54.2	192 846	-14.1	457 044	-17.9
– Passengers – Passagers	551 737	58.0	177 917	-12.3	259 818	-26.5
– Goods – Marchandises	35 092	11.8	14 929	-30.6	197 225	-2.9
Other flying services – Autres services aériens	7 540	292.7	10 021	3.2	18 897	-35.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	5 659	41.6	907	36.3	253	215.3
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	68 835	60.7	19 325	-13.1	18 162	-6.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 643 090	42.7	293 846	-21.4	512 867	-21.0
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	21 415	23.3	8 410	-10.4	24 371	3.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	696 499	53.5	161 844	-16.4	210 054	-29.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	264 792	38.6	57 317	-18.1	108 769	-17.3
General services and administration – Services généraux et administration	552 991	44.7	44 085	-42.1	76 056	-17.9
Depreciation – Dépréciation	71 984	45.6	14 761	-22.9	27 083	-14.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 607 681	47.0	286 418	-22.2	446 333	-22.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation						
	35 409	-38.9	7 427	34.1	66 534	-6.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	13 782	136.2	2 077	-24.3	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	9 067	134.1	875	-0.1	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	83 556	2.8	11 871	-27.6	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	4 417	-32.7	(547)	48.5	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(56 290)	-13.4	(9 466)	-28.0	(5 377)	16.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt						
	(20 881)	197.0	(2 039)	-73.2	61 158	-8.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 211	288.2	(450)	1.3	6 701	-47.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(27 092)	213.9	(1 588)	-77.8	54 457	0.8

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1990**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1990**

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	325 563	305 294	-6.2
– Passengers – Passagers	170 552	139 923	-18.0
– Goods – Marchandises	155 011	165 371	6.7
Other flying services – Autres services aériens	11 395	13 925	22.2
Subsidies – Subventions d'exploitation			
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	9 771	2 731	-72.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	346 730	321 950	-7.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	20 691	21 164	2.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	115 321	111 900	-3.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	77 325	74 682	-3.4
General services and administration – Services généraux et administration	46 095	43 243	-6.2
Depreciation – Dépréciation	18 739	16 267	-13.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	278 170	267 256	-3.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation			
68 560	54 694	-20.2	
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net ³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(2 088)	(1 707)	-18.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt			
66 472	52 987	-20.3	
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 877	5 948	-45.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	55 595	47 039	-15.4

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990**

	Newfoundland ³		Prince Edward Island		Nova Scotia	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince-Édouard		Nouvelle-Écosse	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	188 452	44.2	-	-	-	...
– Passengers – Passagers	183 648	43.9	-	-	-	...
– Goods – Marchandises	4 804	56.8	-	-	-	...
Charter services – Services d'affrètement	11 355	-9.6	-	-	-	...
– Passengers – Passagers	9 845	-7.5	-	-	-	...
– Goods – Marchandises	1 510	-21.5	-	-	-	...
Other flying services – Autres services aériens	1 282	-78.4	-	-	-	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	906	40.5	-	-	-	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	644	-53.6	-	-	-	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	202 640	34.0	-	-	-	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	628	18.5	-	-	-	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	90 148	31.4	-	-	-	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	27 134	18.0	-	-	-	...
General services and administration – Services généraux et administration	71 904	45.1	-	-	-	...
Depreciation – Dépréciation	7 423	19.4	-	-	-	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	197 235	33.4	-	-	-	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation						
	5 404	62.4	-	-	-	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(16)	...	-	-	-	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	2	-60.0	-	-	-	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	4 690	-37.4	-	-	-	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	547	-61.0	-	-	-	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(3 570)	-44.3	-	-	-	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt						
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	394	...	-	-	-	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	1 440	...	-	-	-	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990 – suite**

	New Brunswick ³		Quebec		Ontario	
	Nouveau- Brunswick ³		Québec			
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	x	...	220 442	10.7	292 188	20.8
– Passengers – Passagers	x	...	194 028	12.0	272 489	20.0
– Goods – Marchandises	x	...	26 414	1.9	19 699	32.6
Charter services – Services d'affrètement	x	...	426 189	22.9	369 825	0.2
– Passengers – Passagers	x	...	413 919	29.4	348 936	4.0
– Goods – Marchandises	x	...	12 270	-54.4	20 889	-37.9
Other flying services – Autres services aériens	x	...	8 701	-15.1	8 391	4.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	x	...	4 739	17.2	1 173	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	x	...	62 053	91.4	8 301	-55.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	x	...	722 124	21.9	679 877	6.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	x	...	10 775	10.0	13 943	4.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	x	...	363 018	19.2	308 210	13.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	x	...	127 898	20.5	110 255	..
General services and administration – Services généraux et administration	x	...	196 693	27.3	209 220	4.5
Depreciation – Dépréciation	x	...	28 486	16.9	37 309	11.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	x	...	726 871	23.0	678 937	12.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	x	...	(4 747)	...	940	-97.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	x	...	14 549	266.5	72	-94.8
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	x	...	5 317	294.4	2 409	2.7
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	x	...	21 119	59.6	27 643	-37.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	x	...	1 188	...	8 533	186.6
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	x	...	(2 266)	-80.6	(17 504)	-52.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	x	...	(7 013)	-31.5	(16 564)	279.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	x	...	6 154	...	(2 157)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	x	...	(13 167)	51.6	(14 407)	112.6

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990 – Continued

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990 – suite

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	32 209	17.2	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	23 280	17.1	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	8 930	17.2	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	34 368	2.1	18 839	3.5	183 892	8.4
– Passengers – Passagers	25 430	-14.8	13 983	1.2	158 899	11.5
– Goods – Marchandises	8 939	134.7	4 856	10.7	24 994	-8.2
Other flying services – Autres services aériens	453	-90.3	1 748	893.2	562	538.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 002	10.1	1 973	55.8	4 224	23.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	73 032	2.4	22 560	14.9	188 679	8.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 527	29.0	1 075	-20.0	741	12.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	26 826	-3.9	10 709	15.9	68 154	-4.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	22 305	15.9	5 374	6.3	27 946	7.2
General services and administration – Services généraux et administration	15 848	6.1	4 026	33.1	60 932	19.0
Depreciation – Dépréciation	4 707	16.2	993	29.0	12 745	43.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	71 212	6.3	22 177	14.1	170 518	7.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation						
1 820	-57.5	383	82.4	18 161	22.6	
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	848	257.9	1 039	269.8	(216)	75.6
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	40	-64.1	61	-10.3	645	-6.9
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	2 169	10.3	323	-23.3	10 276	75.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	934	203.3	127	...	129	-94.0
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(680)	-72.2	901	939.6	(12 255)	333.7
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt						
1 141	-38.0	1 284	332.3	5 906	-50.8	
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	294	-76.7	45	...	1 796	-64.2
Net income (loss) – Revenu (perte) net	847	46.4	1 239	250.0	4 110	-41.1

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	163 739	18.7	x	...	37 910	5.5
– Passengers – Passagers	156 954	19.9	x	...	29 304	6.3
– Goods – Marchandises	6 785	-3.3	x	...	8 606	2.9
Charter services – Services d'affrètement	267 375	-1.7	11 845	7.1	41 576	8.9
– Passengers – Passagers	103 044	-8.5	9 438	-11.1	28 697	-16.5
– Goods – Marchandises	164 331	3.1	2 408	...	12 880	235.4
Other flying services – Autres services aériens	14 919	29.5	-	-	401	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	1	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	18 148	-9.8	886	121.5	4 090	217.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	464 180	5.1	12 731	11.1	83 979	11.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	22 621	7.6	704	18.5	2 182	17.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	153 750	5.2	6 666	6.6	40 916	3.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	91 258	7.7	2 219	12.1	16 490	2.7
General services and administration – Services généraux et administration	92 056	-1.2	1 551	-9.5	20 903	1.4
Depreciation – Dépréciation	17 394	-3.5	535	-12.6	4 236	7.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	377 080	5.4	11 675	4.7	84 727	4.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	87 101	3.7	1 056	245.6	(748)	-86.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	768	-64.6	(3)	...	(1 181)	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	1 385	...	6	-	77	10.3
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	25 260	19.2	193	-4.0	3 754	15.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(5 464)	...	-	...	(2 123)	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(28 584)	39.1	(337)	...	(6 839)	183.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	58 517	-7.7	719	73.4	(7 587)	-5.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	8 401	-20.9	123	296.8	(2 590)	11.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	50 116	-5.1	596	55.2	(4 998)	-12.4

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level III and IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux III et IV.

³ Data for Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers		Change Variation	Recettes-marchandises		Change Variation
	1989	1990		1989	1990	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	120 334	123 080	2.3	12 051	12 227	1.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	8 023	5 770	-28.1	1 710	103	-94.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	163 986	183 810	12.1	16 265	18 090	11.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	75 727	78 595	3.8	5 562	6 696	20.4
Quebec – Québec	845 876	999 276	18.1	89 813	88 643	-1.3
Ontario	2 015 579	1 957 972	-2.9	181 200	162 656	-10.2
Manitoba	232 268	246 724	6.2	32 665	46 091	41.1
Saskatchewan	141 926	151 387	6.7	18 781	16 761	-10.8
Alberta	606 882	661 395	9.0	82 675	86 046	4.1
British Columbia – Colombie-Britannique	780 500	867 078	11.1	92 360	100 093	8.4
Yukon	30 492	35 338	15.9	2 863	3 899	36.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	65 564	65 958	0.6	42 758	36 977	-13.5
Total ¹	5 087 157	5 376 384	5.7	578 704	578 283	-0.1
International						
Total	1 530 271	1 596 123	4.3	298 766	317 288	6.2

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1990**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1990**

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	2 349 468	2 281 048	-2.9
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	1 354 207	778 621	-42.5
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 403 589	7 065 729	10.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 025 572	1 980 798	-2.2
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	301 176	266 786	-11.4
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	124 396	28 140	-77.4
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	94 400	311 947	230.5
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	23 415	192 460	722.0
Deferred charges – Frais reportés	574 420	591 022	2.9
Total assets – Total de l'actif	8 903 876	9 093 756	2.1
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 868 624	2 184 032	16.9
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	533 610	357 381	-33.0
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 657 256	2 991 327	12.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	175 240	143 129	-18.3
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	391 250	332 281	-15.1
Other deferred credits – Autres crédits reportés	306 201	256 051	-16.4
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	48 138	52 521	9.1
Other provisions – Autres provisions	884 952	843 170	-4.7
Total liabilities – Total du passif	6 865 273	7 159 892	4.3
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	239	257	7.5
Capital stock – Capital-actions	1 084 889	1 087 867	0.3
Other paid-in capital – Autre capital versé	361 351	492 887	36.4
Retained earnings – Bénéfices non répartis	589 269	348 960	-40.8
Reserves – Réserves	2 108	2 452	16.3
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	2 037 617	1 932 166	-5.2
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	6	6	-
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	987	1 698	72.0
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	8 903 876	9 093 756	2.1

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

² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I,
1990**

	Total	Air Canada	Canadian
	\$'000	\$'000	\$'000
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	1 668 612	1 193 070	475 542
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	682 351	355 557	326 794
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 428 641	1 977 571	1 451 070
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	889 825	787 139	102 686
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol	1 890 712	1 494 547	396 165
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	699 438	578 411	121 027
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipements de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	73 122	-	73 122
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	11 648	-	11 648
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	804	-	804
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	804	-	804
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	204 458	204 458	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	160 416	160 416	-
Deferred charges – Frais reportés	531 195	450 916	80 279
Total assets – Total de l'actif	6 717 764	4 150 153	2 567 611
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 560 446	778 835	781 611
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	275 000	-	275 000
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 000 401	1 148 774	851 627
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	88 967	-	88 967
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	201 285	167 028	34 257
Other deferred credits – Autres crédits reportés	234 287	233 625	662
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	10 577	-	10 577
Other provisions – Autres provisions	841 465	834 068	7 397
Total liabilities – Total du passif	5 212 428	3 162 330	2 050 098
Shareholders equity – Avoir des actionnaires			
Capital stock – Capital-actions	783 934	563 110	220 824
Other paid-in capital – Autre capital versé	428 669	-	428 669
Retained earnings – Bénéfices non répartis	292 734	424 714	- 131 980
Reserves – Réserves	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 505 336	987 823	517 513
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 717 764	4 150 153	2 567 611

Tableau 3.8

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I,
1990**

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1990**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1990**

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	118 640	122 816	3.5
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	16 930	23 626	39.5
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	298 222	324 756	8.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	116 121	121 405	4.6
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	9 480	14 616	54.2
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	2 194	1 583	-27.8
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	12 239	9 953	-18.7
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 562	2 138	36.9
Deferred charges – Frais reportés	1 827	1 180	-35.4
Total assets – Total de l'actif	337 461	371 822	10.2
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	70 796	73 660	4.0
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	21 114	26 771	26.8
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	113 944	121 907	7.0
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	8 075	11 111	37.6
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	42 085	44 329	5.3
Other deferred credits – Autres crédits reportés	-	977	...
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	3 454	4 454	28.9
Other provisions – Autres provisions	49	-	...
Total liabilities – Total du passif	259 518	283 209	9.1
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	45	57	26.7
Capital stock – Capital-actions	49 112	49 867	1.5
Other paid-in capital – Autre capital versé	945	3 947	317.7
Retained earnings – Bénéfices non répartis	26 660	31 464	18.0
Reserves – Réserves	436	2 164	396.6
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	77 153	87 442	13.3
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	x	x	...
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	x	x	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	337 461	371 822	10.2

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

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1990**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1990**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1990 \$'000	Change ² 1990/1989 Variation ²	1990 \$'000	Change ² 1990/1989 Variation ²	1990 \$'000	Change 1990/1989 Variation
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	27	22.7	2	-33.3	25	31.6
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	530 266	11.6	418 647	7.6	111 619	30.0
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 347 249	18.3	1 037 274	11.7	309 975	47.7
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	194 439	6.6	143 561	-4.9	50 878	61.4
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	18 709	-27.0	5 125	-58.4	13 584	2.0
Aircraft rental – Location d'aéronefs	441 763	2.7	284 514	-17.6	157 249	85.5
Other expenses – Autres dépenses	79 896	-7.6	26 702	-54.1	53 194	87.6
Total	2 612 321	11.7	1 915 822	1.6	696 499	53.5
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	334 184	26.1	275 157	25.8	59 027	27.4
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	214 698	-8.4	162 943	-14.4	51 755	18.1
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	158 102	24.0	82 116	9.6	75 985	44.7
Other expenses – Autres dépenses	99 849	-14.5	66 773	-34.0	33 076	111.9
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	44 948	-9.2	-	...	44 948	37.1
Total	851 780	7.4	586 988	-2.5	264 792	38.6
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	352 078	11.3	305 068	6.8	47 010	52.2
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	376 833	9.7	321 859	6.0	54 973	38.2
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	9 042	-24.1	5 179	-33.3	3 863	-6.8
Other expenses – Autres dépenses	110 154	11.0	97 174	11.8	12 980	5.2
Total	848 107	10.0	729 281	6.6	118 826	36.3
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	187 566	8.1	129 385	-2.6	58 181	43.2
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	116 833³	-33.4	45 381³	-53.9	71 452	-7.0
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 616 609	8.6	3 406 858	0.1	1 209 750	42.4

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

² 1989 figures include air Canada, Canadian and Wardair. 1990 figures include Air Canada and Canadian. – Les chiffres de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les chiffres de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

³ Interest expense for Air Canada is not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990**

Tableau 3.11

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990**

	Air Canada	Canadian
	\$'000	\$'000
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs		
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	227 777	190 870
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	570 278	466 996
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	96 349	47 212
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	2 599	2 526
Aircraft rental – Location d'aéronefs	106 536	177 978
Other expenses – Autres dépenses	25 452	1 250
Total	1 028 990	886 832
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol		
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	179 622	95 535
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	93 542	69 400
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	37 166	44 950
Other expenses – Autres dépenses	55 018	11 755
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions		
Total	365 348	221 640
In-flight service – Service de vol		
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	137 977	167 092
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	189 417	132 442
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	2 809	2 370
Other expenses – Autres dépenses	65 781	31 393
Total	395 984	333 297
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol		
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	.. ¹	45 381
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 876 733	1 530 125

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1990

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1990

		1989	1990	Change Variation
				%
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 814	6 082	4.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	431 601	461 824	7.0
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 444	8 778	4.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	251 647	265 511	5.5
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 876	3 457	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	167 565	142 111	-15.2
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 958	8 987	12.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	293 270	350 307	19.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 414	17 361	5.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	505 409	554 613	9.7
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	8 162	7 509	-8.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	341 592	352 827	3.3
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 670	52 176	3.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 991 085	2 127 192	6.8
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	5 221	5 049	-3.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	150 502	126 250	-16.1
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 689 863	4 681 524	-0.2
Cost – Coût	\$ '000	1 182 135	1 396 212	18.1
Gasoline – Essence	L '000	34 152	32 548	-4.7
Cost – Coût	\$ '000	19 521	19 718	1.0
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	929	991	6.6
Cost – Coût	\$ '000	5 794	6 437	11.1
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	337	367	9.0
Cost – Coût	\$ '000	691	836	21.0
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	217 434	108 803	-50.0
Cost – Coût	\$ '000	83 697	62 227	-25.7

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, 1990

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990

		Total	Air Canada	Canadian
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 154	1 791	1 363
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	340 948	188 481	152 467
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 278	3 373	2 904
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	215 946	113 114	102 832
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 507	184	1 322
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	77 767	21 459	56 308
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 781	3 598	3 183
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	279 401	154 755	124 646
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 991	8 602	6 389
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	505 518	327 254	178 264
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 127	5 071	2 056
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	343 863	276 579	67 284
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	39 840	22 621	17 219
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 763 443	1 081 642	681 802
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 587 780	1 988 705	1 599 075
Cost – Coût	\$ '000	1 043 677	569 197	474 480
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	331	113	217
Cost – Coût	\$ '000	1 718	704	1 013
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	26 195	29 410	12.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	38	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	61 288	66 781	9.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	11 648	11 872	1.9
Quebec – Québec	498 420	556 040	11.6
Ontario	605 028	612 629	1.3
Manitoba	123 143	132 756	7.8
Saskatchewan	29 826	28 133	-5.7
Alberta	164 192	172 965	5.3
British Columbia – Colombie-Britannique	438 573	466 857	6.4
Yukon	3 652	4 280	17.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	28 684	28 671	...
Total	1 990 648	2 110 432	6.0
International			
Total	150 939	142 988	-5.3

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5
AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	Total		I		II		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	
kg	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe							
Jet – À réaction							
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	42	-	38	15.2	2	-60.0	
(68 040 – 158 757)	99	-11.6	76	-3.8	19	-17.4	
(34 020 – 68 039)	115	3.6	104	9.5	10	-33.3	
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	54	-29.9	-	-	10	-23.1	
Total jet – Total à réaction	310	-9.4	218	5.3	41	-26.8	
Turboprop – Turbopropulseurs							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	131	-14.4	3	200.0	101	-9.8	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	231	-17.8	1	...	55	-45.0	
Total turboprop – Total turbopropulseurs	362	-16.6	4	300.0	156	-26.4	
Piston – À pistons							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	74	-15.9	-	-	15	-40.0	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	1020	4.8	-	-	26	-38.1	
Total piston – Total à pistons	1094	3.1	-	-	41	-38.8	
Total	1766	-3.9	222	6.7	238	-29.0	
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante							
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	121	-	-	-	-	-	
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	490	1.0	1	...	-	-	
Total	611	0.8	1	...	-	-	
Total fleet – Total de la flotte	2377	-2.7	223	7.2	238	-29.0	
	III			IV			
	1990	Change 1990/1989 Variation		1990	Change 1990/1989 Variation		
	No. – Nbre	%		No. – Nbre	%		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe							
Jet – À réaction							
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	-	-	-	2	-	-50.0	
(68 040 – 158 757)	-	...	-	4	-	-33.3	
(34 020 – 68 039)	1	-	-	-	-	-	
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	17	-32.0	-	27	-	-30.8	
Total jet – Total à réaction	18	-40.0	-	33	-	-32.7	
Turboprop – Turbopropulseurs							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	16	-36.0	-	11	-	-26.7	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	125	9.6	-	50	-	-25.4	
Total turboprop – Total turbopropulseurs	141	1.4	-	61	-	-25.6	
Piston – À pistons							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	24	-38.5	-	35	-	-45.8	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	438	5.3	-	556	-	8.0	
Total piston – Total à pistons	462	1.5	-	591	-	9.6	
Total	621	-0.5	-	685	-	2.2	
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante							
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	1	-	-	120	-	-	
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	24	140.0	-	465	-	-2.1	
Total	25	127.3	-	585	-	-1.7	
Total fleet – Total de la flotte	646	1.7	-	1270	-	0.4	

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1990

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total	Air Canada	Canadian
kg			No. – Nbre		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe					
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	8	6	2
	McDonnell-Douglas	DC10	11	-	11
	Lockheed	Tristar	8	8	-
	Lockheed	Tristar 500	6	6	-
G (68 040 – 158 757)	Airbus	A310	7	-	7
	Airbus	A320	8	8	-
	Boeing	727	26	26	-
	Boeing	767	31	21	10
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	5	-
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	57	-	57
	McDonnell Douglas	DC93	35	35	-
Total			202	115	87

Part II**FARE BASIS****Section 6****FARE BASIS DATA****Discount Fare Utilization****Domestic Sector**

In 1990, 63.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 3.0 percentage points compared to a year earlier. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.5%, up from 66.9% in 1989.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares in 1990. In the southern sector, discount passengers amounted to 64.3% of the traffic in 1990, up from 61.3% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 0.7 percentage point (67.4% to 68.1%) during this period. In contrast, for northern services, 47.5% of passenger traffic (representing 50.9% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1989, the corresponding figures were 44.9% for passengers and 47.9% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers and 97% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). In 1990, discount carriage on long-haul services represented 68.4% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compared with 58.2% and 60.4% respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

The increase in the proportion of discount fares in 1990 compared to 1989 can be attributed to three principal factors:

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers;
- The fare wars between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Canadian Partner (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales; and,

Partie II**BASE TARIFAIRES****Section 6****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES****Utilisation de tarifs réduits****Secteur intérieur**

En 1990, 63.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 3.0 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 66.9% en 1989 à 67.5% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits en 1990. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 64.3% du trafic en 1990, une augmentation par rapport à 61.3% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 0.7 point de pourcentage (67.4% à 68.1%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 47.5% du trafic de passagers (représentant 50.9% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 44.9% et 47.9% respectivement en 1989.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). En 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.4% du volume des passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 58.2% et 60.4%.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois principaux facteurs:

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché au profit de leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement;
- les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Canadian Partner (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places; et,

Table 6.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
 - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1987-1990

Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
Domestic - Intérieur	1987	104.8	105.8	103.9
	1988	109.1	116.4	100.6
	1989	121.6	127.0	114.7
	1990	133.2	139.8	125.1
Southern services - Services secteur sud	1987	104.9	106.1	104.0
	1988	109.3	116.9	100.8
	1989	121.8	127.4	114.7
	1990	133.4	140.0	125.2
Northern services - Services secteur nord	1987	101.4	102.3	101.0
	1988	104.4	109.1	95.1
	1989	115.9	119.7	109.5
	1990	126.8	133.1	118.5
International	1987	101.1	101.1	101.9
	1988	102.7	106.6	103.0
	1989	104.4	113.6	102.7
	1990	108.0	121.5	104.9

Tableau 6.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1987-1990

Figure 6.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1986-1990

Figure 6.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1986-1990

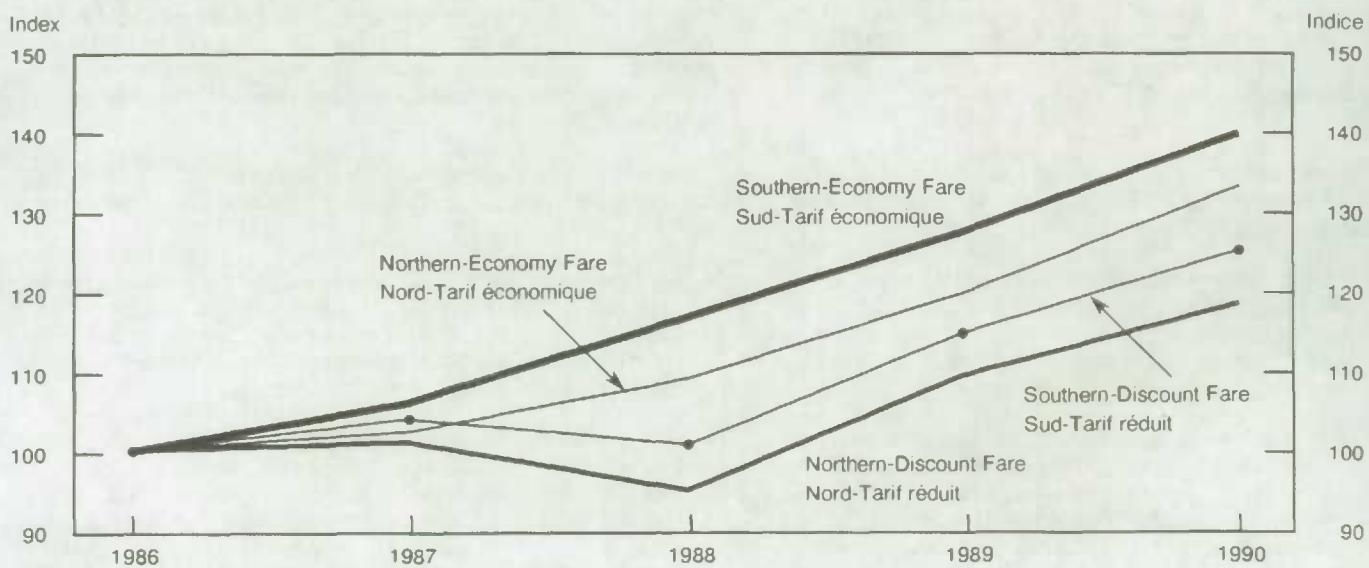


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Domestic – Intérieur	0.3	0.3	6.7	7.4	29.2	25.3	60.6	63.6	3.1	3.5
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.3	6.9	7.7	28.2	24.2	61.3	64.3	3.2	3.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2	4.4	5.1	40.1	33.4	52.2	58.2	3.1	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.4	8.8	9.4	19.6	18.0	67.8	68.4	3.3	3.9
Northern services – Services secteur nord	--*	--*	0.3	0.6	54.1	51.2	44.9	47.5	0.7	0.7
International	0.9	0.7	6.2	6.8	17.7	15.2	68.8	70.5	6.5	6.7

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Domestic – Intérieur	0.6	0.5	9.2	10.1	20.1	18.1	66.9	67.5	3.3	3.7
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.5	9.4	10.4	19.2	17.2	67.4	68.1	3.4	3.8
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2	4.5	5.1	38.5	31.1	53.7	60.4	3.1	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.7	0.6	10.3	11.3	15.9	14.9	69.7	69.3	3.4	3.9
Northern services – Services secteur nord	--*	--*	0.3	0.6	51.0	47.7	47.9	50.9	0.8	0.8
International	1.1	1.0	7.2	8.4	8.1	7.9	77.4	76.1	6.2	6.6

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

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Province and territory of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	–	5.8	7.3	32.1	28.0	59.6	62.3	2.4*	2.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	–	1.2*	0.7*	28.6	19.1	65.9	76.2	4.3*	4.0*
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.2	8.0	8.3	26.4	22.0	62.3	65.7	3.1	3.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	–	–	0.3*	0.6*	31.0	20.9	64.9	74.4	3.8*	4.2
Quebec – Québec	0.3	0.2	6.3	7.2	35.2	23.4	54.0	65.0	4.1	4.1
Ontario	0.4	0.4	7.9	8.8	28.2	21.4	59.8	65.4	3.6	4.0
Manitoba	0.1	0.1*	6.0	6.4	31.2	29.7	60.0	60.4	2.8	3.4
Saskatchewan	--	0.1*	4.1	4.4	30.7	28.4	62.4	64.6	2.8	2.6
Alberta	0.4	0.3	6.1	6.6	31.3	32.7	59.9	57.6	2.3	2.8
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.4	0.3	5.8	6.4	24.7	25.8	66.5	64.7	2.6	2.8
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.3	6.7	7.4	29.2	25.3	60.6	63.6	3.1	3.5

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

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

- The transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services, were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

Since 1988, the utilization of business class fares has slightly increased. In 1990, the proportion of passengers who used these fares was 0.7 percentage point higher than in 1989 for domestic scheduled flights. During the same period, the proportion of passengers who used economy fares fluctuated from year-to-year in inverse relation to the utilization of discount fares. In 1990, for the domestic flights, this represented a decrease of 3.9 percentage points compared to 1989. The passengers travelling in the southern and northern domestic sectors have registered the same phenomena as indicated above, for the business and economy class fares.

- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Depuis 1988, l'utilisation des tarifs de la classe affaires s'est légèrement accrue. En 1990, la proportion de passagers utilisant ces tarifs était de 0.7 point de pourcentage supérieure à celle de 1989 pour les vols intérieurs réguliers. Au cours de la même période, la proportion de passagers utilisant les tarifs de la classe économique a fluctué d'une année à l'autre en relation inverse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1990, pour les vols intérieurs, cela représentait un déclin de 3.9 points de pourcentage par rapport à 1989. Les passagers voyageant dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont affiché les mêmes phénomènes que ceux indiqués ci-haut, pour les tarifs des classes affaires et économique.

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

City of enplanement	Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire													
		Passengers		First class			Business class		Economy		Discounted		Other		
		Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
		1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
		No. – Nbre ('000)		%											%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)															
Calgary		767	770	0.4	0.1	0.1*	3.3	3.8	40.2	41.6	54.3	52.3	2.1	2.3	
Edmonton ¹		265	259	-2.2	–	–	0.4*	0.6*	65.2	71.9	33.5	26.6	0.9	0.9*	
Halifax		21	x	...	–	x	–	x	32.8	x	63.0	x	–	x	
Montréal ²		1 039	889	-14.5	0.3	0.2	6.1	7.1	38.9	22.1	50.4	66.4	4.2	4.1	
Ottawa		613	564	-8.1	0.3	0.3	6.3	6.9	42.2	35.1	47.8	53.9	3.3	3.9	
Regina		108	103	-4.8	–	–	2.5	2.7	47.5	44.1	47.7	51.3	2.3	1.9	
Saskatoon		103	105	2.4	–	–	1.1*	1.6	47.2	44.1	48.9	51.6	2.9*	2.6	
Toronto		1 647	1 455	-11.7	0.3	0.2	6.2	7.1	41.1	26.9	48.6	61.8	3.9	4.0	
Vancouver		621	619	-0.4	0.1*	0.1*	3.9	3.8	28.8	31.5	65.1	62.3	2.0	2.3	
Winnipeg		131	114	-13.3	–	–	1.5	1.9	57.1	55.0	39.9	41.2	1.4	1.8	
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)															
Calgary		645	604	-6.2	0.9	0.8	12.0	13.3	14.8	15.0	69.6	67.7	2.7	3.3	
Edmonton ¹		729	689	-5.5	0.3	0.3	6.2	6.5	23.4	22.8	67.4	66.8	2.7	3.6	
Halifax		627	628	0.1	0.2*	0.2	8.4	8.3	26.1	22.0	62.1	65.6	3.1	3.9	
Montréal ²		432	367	-15.0	0.3	0.2*	9.1	9.2	24.4	21.5	62.4	64.8	3.7	4.3	
Ottawa		340	324	-4.7	0.3*	0.2	9.8	10.1	25.2	21.6	61.9	63.6	2.9	4.5	
Regina		155	152	-1.7	–	–	6.0	6.1	18.5	17.4	72.2	73.3	3.3	3.1	
Saskatoon		145	147	1.0	–	–	5.3	5.7	19.6	17.4	72.3	74.2	2.8	2.6	
Toronto		2 588	2 457	-5.1	0.7	0.6	10.0	10.8	15.3	14.2	70.4	70.5	3.6	3.9	
Vancouver		1 397	1 333	-4.6	0.7	0.6	8.8	9.8	18.0	17.5	68.9	68.2	3.5	3.9	
Winnipeg		754	709	-6.0	–	0.1*	7.1	7.5	24.2	23.2	65.4	65.4	3.1	3.8	

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

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

International Sector

In 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, almost three out of every four (70.5%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented a rise of 1.7 percentage points compared to a year earlier. The increased utilization of business class fares can also be noted for the passengers carried on international services. Indeed, between 1989 and 1990, the proportion increased by 0.6 percentage point.

Secteur international

En 1990, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de trois passagers sur quatre (70.5%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 1.7 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. On retrouve également une utilisation accrue des tarifs de la classe affaires par les passagers des vols internationaux, soit une hausse de 0.6 point de pourcentage entre 1989 et 1990.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

City of enplanement	Fare type group – Groupe tarifaire											
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Ville d'embarquement	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre						
	1990	Change Variation	1990	Change Variation	1990	Change Variation	1990	Change Variation	1990	Change Variation	1990	Change Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier(< 800 km)												
Calgary	184.2	-4.3	205.1	5.4	137.9	6.5	100.3	10.4	98.6	5.9		
Edmonton ¹	~	...	98.6	9.1	99.6	5.4	71.8	12.1	56.4	...		
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal ²	224.6	15.9	186.9	8.5	157.9	6.1	91.8	1.2	73.4	-6.9		
Ottawa	175.9	8.4	157.7	5.7	136.8	8.0	85.6	6.1	79.2	1.5		
Regina	~	...	194.6	9.9	176.3	11.6	93.3	6.5	105.2	6.9		
Saskatoon	~	...	183.7	-6.6	178.2	10.6	88.4	5.8	104.1	10.9		
Toronto	189.9	7.2	178.1	7.8	152.6	6.6	91.7	3.0	79.0	-5.0		
Vancouver	161.1	-21.4	207.9	5.8	179.3	8.9	106.0	7.2	99.0	11.3		
Winnipeg	~	...	203.2	11.4	194.5	11.6	97.6	11.0	106.5	3.0		
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)												
Calgary	625.9	14.7	522.2	13.4	376.8	9.2	203.7	11.5	219.2	-8.2		
Edmonton ¹	590.6	11.1	472.9	11.9	294.0	9.9	169.6	8.6	204.6	6.1		
Halifax	346.7	9.4	297.8	9.0	244.0	9.5	135.3	6.4	162.5	-7.9		
Montréal ²	596.2	12.5	541.3	15.4	360.9	16.0	201.1	14.5	233.9	-10.6		
Ottawa	576.6	20.7	495.7	11.8	349.9	12.2	196.2	10.8	251.2	-1.8		
Regina	~	...	424.3	8.6	340.9	10.5	164.8	3.9	200.5	-10.4		
Saskatoon	~	...	436.8	8.8	327.4	10.5	162.8	4.4	202.5	-1.5		
Toronto	658.7	11.1	500.8	13.5	342.8	9.2	189.1	9.7	215.2	-6.1		
Vancouver	727.9	11.0	593.4	11.3	350.8	8.8	207.7	7.6	257.9	2.5		
Winnipeg	321.3	...	355.8	9.8	306.2	10.0	153.3	15.7	169.0	0.2		

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

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

Provincial Synopsis

In 1990, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 57.6% for Alberta to 76.2% for Prince Edward Island. Newfoundland and Manitoba were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

Sommaire provincial

En 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 57.6% en Alberta et 76.2% à l'Île-du-Prince-Édouard. Terre-Neuve et le Manitoba étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne nationale.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares Tous les tarifs		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	Change 1990 Variation	1990/1989	Change 1990 Variation	1990/1989	Change 1990 Variation	1990/1989	Change 1990 Variation	1990/1989	Change 1990 Variation	1990/1989	Change 1990 Variation	1990/1989
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	12.1	7.0	23.2	11.4	20.2	10.3	19.8	-3.1	9.1	14.2	9.6	1.2
Large-Medium/Grand-moyen	13.1	10.3	23.9	12.8	21.4	11.2	21.6	7.5	9.8	12.7	10.9	-0.3
Large-Small/Grand-petit	13.7	5.3	20.3*	16.2	21.0	10.9	22.9	11.8	10.5	4.4	10.7	-14.2
Medium-Medium/Moyen-moyen	14.7	11.2	22.5*	11.8	21.7	13.0	23.3	11.6	9.9	11.2	12.5	3.5
Medium-Small/Moyen-petit	19.3	11.9	23.4*	...	26.7	14.6	27.8	14.1	13.5	13.7	14.1	-1.0
Small-Small/Petit-petit	30.8	18.6	—	...	42.1*	13.6	37.5	20.0	16.9*	14.0	—	...

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that the P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown, for example, may in fact be Halifax or Montréal, in which case both Nova Scotia and Quebec could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1989 and 1990, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Alberta and British Columbia and the territories which witnessed declines of 2.3 percentage points and 1.8 percentage points respectively. The largest increases were in Quebec (11.0 percentage points) and Prince Edward Island (10.3 percentage points).

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province soient plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1989 et 1990, l'utilisation accrue de tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 2.3 points de pourcentage et 1.8 point de pourcentage respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (11.0 points de pourcentage) et à l'Île-du-Prince-Édouard (10.3 points de pourcentage).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, for passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares in 1990 increased in six of the top ten selected Canadian cities^{1,2}. The gains ranged from 1.3 percentage points in Winnipeg to 16.0 percentage points in Montréal. Between 1989 and 1990, the proportion declined from 54.3% to 52.3% in Calgary, from 33.5% to 26.6% in Edmonton and from 65.1% to 62.3% in Vancouver. For long-haul trips (800 kilometres or more), six of the top ten cities posted increases; these ranged from 0.1 percentage point in Toronto to 3.5 percentage points in Halifax.

For domestic long-haul services, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0% in all cities, with the exception of Montréal and Ottawa: Saskatoon showed the highest proportion (74.2%), followed by Regina (73.3%) and Toronto (70.5%). For business class fares, the leading cities were Calgary (13.3%), Toronto (10.8%) and Ottawa (10.1%).

Average Fares

In 1990, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. The price increases were largely driven by:

- Escalating fuel prices; and,
- Pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

According to the fare basis data, in 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$190, up 9.1% over 1989. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$338, an increase of 3.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$230; the lowest in Montréal, where it averaged \$158. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$198) and Winnipeg (\$198). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 3.0% in Montréal to 12.1% in Winnipeg.

In 1990, the business and economy class fares for short-haul services increased in eight and nine of the top cities² respectively, whereas for the long-haul services these fares increased in all major cities (see Table 6.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities² for both short-haul and long-haul trips. Winnipeg (15.7%) and Montréal (14.5%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1990 a augmenté dans six des dix principales villes canadiennes choisies^{1,2}. Les progressions variaient entre 1.3 point de pourcentage à Winnipeg et 16.0 points de pourcentage à Montréal. Entre 1989 et 1990, le pourcentage a diminué de 54.3% à 52.3% à Calgary, de 33.5% à 26.6% à Edmonton et de 65.1% à 62.3% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), six des dix principales villes ont enregistré une hausse, comprise entre 0.1 point de pourcentage à Toronto et 3.5 points de pourcentage à Halifax.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans toutes les villes, à l'exception de Montréal et d'Ottawa: Saskatoon affiche la proportion la plus élevée (74.2%), suivie de Regina (73.3%) et de Toronto (70.5%). En terme de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (13.3%), Toronto (10.8%) et Ottawa (10.1%).

Tarifs moyens

En 1990, les tarifs aériens au Canada ont augmenté par rapport à l'année précédente. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par:

- l'augmentation des prix du carburant; et,
- les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

Selon les données sur la base tarifaire, en 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$190, en hausse de 9.1% par rapport à 1989. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$338, en hausse de 3.0% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$230 à Vancouver et \$158 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$198) et Winnipeg (\$198). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 3.0% à Montréal et 12.1% à Winnipeg.

En 1990, les tarifs des classes affaires et économique pour les voyages court-courriers ont augmenté respectivement dans huit et neuf des principales villes², tandis que pour les services long-courriers ces tarifs ont augmenté dans toutes les principales villes, (voir tableau 6.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrues dans toutes les villes² pour les services court-courriers et long-courriers. Winnipeg (15.7%) et Montréal (14.5%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

¹ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990.

² Due to confidentiality, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

¹ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1990.

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$195 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$377 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

As shown in Table 6.7, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers, for each fare type group, in the domestic scheduled market, rose in almost all hub categories³ in 1990 over 1989. The only exceptions were for the economy fares in the category 'large-large' and for other fares in the categories 'large-medium', 'large-small' and 'medium-small'.

The gains in the yields for all fares ranged from 5.3% (from 13.0 cents to 13.7) for the hub category 'large-small' and 18.6% (26.0 cents to 30.8) for the hub category 'small-small'. For the business and economy fares, the variations in the revenue per passenger-kilometre ranged from 10.3% ('large-large') to -14.6% ('medium-small') and from -3.1% ('large-large') to 20.0% ('small-small') respectively. For the discounted fares, all hub categories posted increases compared to 1989, the gains ranging from 4.4% ('large-small') to 14.2% ('large-large'). As shown in these figures, in most cases, the yields derived for travel between the hub categories 'medium-small' and 'small-small' posted the largest gains over the study period.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$195 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$377 pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.7, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour chaque groupe tarifaire, dans le marché intérieur régulier, ont augmenté dans presque toutes les catégories de villes-pivots³ en 1990 par rapport à 1989. Les seules exceptions dénotées sont pour les tarifs économiques dans la catégorie 'grand-grand' et pour les autres tarifs dans les catégories 'grand-moyen', 'grand-petit' et 'moyen-petit'.

Les gains dans les revenus moyens pour tous les tarifs ont oscillé entre 5.3% (de 13.0 cents à 13.7) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-petit' et 18.6% (26.0 cents à 30.8) pour la catégorie de villes-pivots 'petit-petit'. Pour les tarifs des classes économique et affaires, les variations dans les recettes par passager-kilomètre ont oscillé entre 10.3% ('grand-grand') et 14.6% ('moyen-petit') et entre -3.1% ('grand-grand') et 20.0% ('petit-petit') respectivement. Pour les tarifs réduits, toutes les catégories de villes-pivots ont enregistré des hausses par rapport à 1989, les gains variant entre 4.4% ('grand-petit') et 14.2% ('grand-grand'). Tel qu'il est montré dans ces chiffres, ce sont en majorité les revenus moyens provenant des voyages entre les catégories de villes-pivots 'moyen-petit' et 'petit-petit' qui ont enregistré les gains les plus importants au cours de la période sous étude.

³ For 1989, the revenue per passenger-kilometre for the hub categories 'large-small', 'medium-small' and 'small-small' were recalculated due to the changes in the list of small hubs in 1990.

³ Pour 1989, les recettes par passager-kilomètre pour les catégories de villes-pivots 'grand-petit', 'moyen-petit' et 'petit-petit' ont été recalculées afin de tenir compte des changements dans la liste des petites villes-pivots en 1990.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement, 1990

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1

Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement, 1990

Type of movement Genre de mouvement	1989 No. - Nbre	1990 No. - Nbre	Change Variation %
By sector¹ – Par secteur¹			
Domestic – Intérieur	3 248 915	3 338 876	2.8
Transborder – Transfrontalier	340 422	356 218	4.6
International – International	62 954	63 507	0.9
By type of operation¹ – Par genre d'exploitation¹			
Total commercial ² – Total commerciaux ²	2 848 877	2 967 786	4.2
Private – Privés	618 702	616 903	-0.3
Government – Officiels	184 712	173 912	-5.8
By flight rules – Par règles de vol			
Instrument flights – Vols aux instruments	1 969 870	2 016 422	2.4
Visual flights – Vols à vue	1 736 616	1 742 179	0.3
By type of power plant – Par groupe motopropulseur			
Jet – À réaction	986 092	948 165	-3.8
Turboprop – Turbopropulseurs	920 385	1 023 066	11.2
Piston – À pistons	1 595 434	1 578 931	-1.0
Helicopter – Hélicoptères	199 355	203 148	1.9
Other – Autres	5 220	5 291	1.4
By wake turbulence weight group – Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 – 5 670 kg	2 039 601	2 073 444	1.7
5 671 – 136 077 kg	1 444 216	1 527 457	5.8
136 078 kg or more – 136 078 kg ou plus	168 474	157 700	-6.4
Total itinerant movements – Total mouvements itinérants	3 706 486	3 758 601	1.4

¹ Movements at Vancouver Harbour are available for 6 months. – Les mouvements à Vancouver Harbour sont disponibles pour 6 mois.

² Includes foreign carriers. – Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1990

Tableau 7.2

Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1990

Rank 1990	Rank 1989	Airport	Total		Itinerant		Local	
					Itinérants			
			1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	353 848	1.6	353 848	1.6	-	...
2	2	Vancouver Int'l. BC-CB	317 464	-2.3	317 464	-2.3	-	-
3	8	St Hubert QUE-QUÉ	243 399	28.7	88 841	20.7	154 558	33.9
4	7	Toronto Buttonville ONT	218 842	11.4	91 228	9.5	127 614	12.9
5	4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	214 259	0.9	206 677	6.8	7 582	-59.7
6	3	Montreal Int'l. QUE-QUÉ	213 601	-7.7	213 577	-7.7	24	-51.0
7	6	Boundary Bay BC-CB	206 046	2.9	73 443	7.2	132 603	0.7
8	5	Victoria Int'l. BC-CB	204 957	0.9	123 021	-3.4	81 936	8.3
9	9	Ottawa Int'l. ONT	184 667	-2.0	136 738	2.5	47 929	-12.9
10	10	Abbotsford BC-CB	163 921	2.5	64 755	3.3	99 166	1.9
11	11	Winnipeg MAN	155 480	0.4	114 451	-2.4	41 029	9.3
12	12	Québec QUE-QUÉ	145 629	2.0	101 150	2.8	44 479	0.1
13	13	St. Andrews MAN	139 401	-1.4	34 511	4.8	104 890	-3.2
14	14	Springbank ALTA-ALB	138 827	5.2	40 592	11.1	98 235	2.9
15	15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	135 129	3.3	132 007	2.8	3 122	29.9
16	16	Hamilton City ONT	124 719	-1.5	52 264	1.5	72 455	-3.6
17	24	Toronto Island ONT	124 038	24.6	62 890	22.9	61 148	26.3
18	18	Pitt Meadows BC-CB	122 788	1.3	47 144	-8.1	75 644	8.3
19	17	Halifax Int'l. NS-NÉ	119 207	-2.2	92 759	-0.6	26 448	-7.5
20	19	London ONT	116 764	0.1	64 263	1.2	52 501	0.1
21	20	Saskatoon SASK	110 011	-4.0	60 799	-3.4	49 212	-4.7
22	21	Thunder Bay ONT	107 696	-4.4	59 535	7.4	48 161	-15.9
23	22	Langley BC-CB	104 068	-6.7	41 328	-5.6	62 740	-7.3
24	28	Waterloo-Guelph ONT	102 630	10.1	53 819	42.9	48 811	-12.1
25	26	St. Honore QUE-QUÉ	101 356	4.7	31 606	10.0	69 750	2.5
26	30	Villeneuve ALTA-ALB	101 027	9.5	22 002	1.7	79 025	11.9
27	23	North Bay ONT	98 159	-7.2	32 974	-7.4	65 185	-7.1
28	27	Moncton NB	96 973	1.2	47 359	-4.4	49 614	7.3
29	25	Oshawa ONT	96 479	-1.4	38 117	1.4	58 362	-3.2
30	32	Regina SASK	88 880	5.2	57 978	2.6	30 902	10.6
31	29	Sudbury ONT	88 802	-3.8	49 743	-3.7	39 059	-4.1
32	31	Edmonton Int'l. ALTA-ALB	82 440	-4.4	62 958	-2.1	19 482	-11.4
33	36	Vancouver Harbour BC-CB	70 608	8.8	59 035	8.9	11 573	8.3
34	33	Windsor ONT	68 981	-8.7	35 269	-13.1	33 712	-3.6
35	34	St. John's NFLD-TN	68 009	-5.4	45 274	-1.4	22 735	-12.4
36	40	Prince George BC-CB	61 544	19.4	36 054	12.1	25 490	31.4
37	35	Mirabel Int'l. QUE-QUÉ	60 967	-13.7	47 804	-3.3	13 163	-38.0
38	39	Kelowna BC-CB	60 630	17.4	37 477	12.1	23 153	26.9
39	37	Sault Ste. Marie ONT	55 081	-12.3	29 465	-5.6	25 616	-19.0
40	42	Lethbridge ALTA-ALB	52 235	9.6	25 498	6.4	26 737	12.8
41	45	St. Jean QUE-QUÉ	49 618	11.1	24 420	25.3	25 198	0.1
42	43	Whitehorse YT	49 223	3.3	24 218	-6.9	25 005	15.6
43	38	Yellowknife NWT-TNO	46 969	-14.9	30 112	-10.1	16 857	-22.4
44	47	Fort McMurray ALTA-ALB	46 461	7.9	25 612	-0.2	20 849	19.8
45	46	St. Catherines ONT	45 002	4.8	16 474	7.7	28 528	3.2
46	44	Gander Int'l. NFLD-TN	42 704	-10.1	32 670	-8.0	10 034	-16.4
47	41	Penticton BC-CB	41 649	-14.1	23 073	-5.7	18 576	-22.7
48	50	Fredericton NB	40 045	3.3	30 383	6.0	9 662	-4.5
49	52	Kamloops BC-CB	39 449	7.0	27 910	2.9	11 539	18.5
50	51	Sept Iles QUE-QUÉ	38 477	-0.1	30 670	-5.6	7 807	29.4
51	48	Thompson MAN	37 609	-7.9	28 965	-15.1	8 644	28.4
52	53	Brandon MAN	36 616	5.1	17 346	12.9	19 270	-1.0
53	49	Saint John NB	34 233	-12.2	23 943	-15.0	10 290	-5.1
54	54	Grande Prairie ALTA-ALB	30 773	-11.3	22 751	-1.4	8 022	-31.1
55	56	Fort St. John BC-CB	29 368	8.6	23 865	6.1	5 503	21.0
56	55	Charlottetown PEI-IPÉ	28 097	3.7	20 513	-3.1	7 584	27.9
57	58	Val D'or QUE-QUÉ	27 766	24.3	21 384	7.4	6 382	163.1
58	57	Castlegar BC-CB	26 856	6.1	15 041	1.5	11 815	12.6
59	60	Sydney NS-NÉ	25 173	20.1	16 076	6.5	9 097	55.3
60	59	Baie Comeau QUE-QUÉ	22 466	5.4	17 458	4.9	5 008	7.1
		Total	6 058 116	1.7	3 758 601	1.4	2 299 515	2.2

Section 8**AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES****Table 8.1**

Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1990

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1989	1990	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 675	25 632	-0.2
Helicopters - Hélicoptères	1 366	1 416	3.7
Gliders - Planeurs	614	609	-0.8
Balloons - Aérostats	336	358	6.5
Gyroplanes - Autogires	127	128	0.8
Airships - Dirigeables	3	3	-
Total	28 121	28 146	0.1

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Régistre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2

Pilot Licences in Force in Canada, 1990

Tableau 8.2

Licences de pilote en vigueur au Canada, 1990

	1989 ¹	1990 ²	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	32 534	32 809	0.8
Commercial - Professionnel	9 266	9 282	0.2
Senior commercial - Professionnel 1 ^{ère} classe	1 091	1 070	-1.9
Airline transport - De ligne	7 520	7 911	5.2
Sub-total - Sous-total	50 411	51 072	1.3
Glider - Planeur	5 143	5 124	-0.4
Gyroplane - Autogire	10	12	20.0
Free balloon - Ballon libre	282	293	3.9
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 953	1 994	2.1
Commercial - Professionnel	857	864	0.8
Total	58 656	59 359	1.2

¹ Includes January 1, 1989 to December 31, 1989. - Comprend le 1^{er} janvier 1989 au 31 décembre 1989.

² Includes January 1, 1990 to March 31, 1990. - Comprend le 1^{er} janvier 1990 au 31 mars 1990.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Canadian Civil Aviation** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

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

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Aviation civile canadienne** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formulaires de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyedited into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisen le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
- (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigeant ou les complètent.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "##".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1989 figures is the following:

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "##".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapte de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1989 est la suivante:

- Large hubs: Montréal, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's and Thunder Bay.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

- Grandes villes-pivots: Montréal, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's et Thunder Bay.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédent l'atterrissement à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasinage de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6185).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Etant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6185).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1989 data base, because of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1989 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1989 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported annual financial operations for 1990 are shown in the following table with comparative 1989 data:

	1989	1990	% Change	
			Variation en %	Total
Level I	3	2	-33.3	Niveau I
Level II	16	25	31.6	Niveau II
Level III	67	70	4.5	Niveau III
Level IV	163	166	1.8	Niveau IV
Total	252	263	4.4	Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for 1990, are as follows: Level III - 1, Level IV - 6.
- d) In 1989, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 263 carriers in 1990, 226 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 97.5% of all revenues reported.
- e) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the years 1989 and 1990, the value of this double counting was less than 5% of net income in any given quarter or year.
- f) Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.
- g) The Persian Gulf war caused fuel price to rise dramatically.
- h) The Canadian economy was in a recession.
- c) Pour l'année 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau III - 1, niveau IV - 6.
- d) En 1989, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 263 transporteurs en 1990, 226 ont déclarée leurs données selon l'année civil ainsi pour 97.5% de toutes les recettes générées.
- e) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens afin de déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre ou année.
- f) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.
- g) La guerre du Golfe Persique a entraîné une augmentation dramatique du prix du carburant.
- h) L'économie canadienne était en récession.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1989 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1989 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1989.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1989 sont également présentées.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Terms Related to Fare Basis Data

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

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

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

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

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

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

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

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

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

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

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

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

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

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

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100,00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

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

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

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

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

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

David J. 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

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, communiquez avec:

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

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

Jim Cain, Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

OU

Gord Baldwin, Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

March 1991

Mars 1991

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

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

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

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

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

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

TWO SOURCES OF INTERNATIONAL TRADE STATISTICS PUBLISHED EVERY MONTH

DEUX SOURCES DE DONNÉES SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL PUBLIÉES CHAQUE MOIS

Follow the direction and patterns of Canada's trade with 200 countries in over 5,000 commodities. Consult **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

These publications give current month totals of value and volume of commodities traded and cumulative totals for the year. And with the recent switch to the "Harmonized System" of commodity coding, international comparisons of trade data are easier because identical products traded internationally are identified by the same code.

Order the publications that manufacturers, international traders, governments, labour and trade associations have come to rely on for up-to-date, comprehensive trade statistics: **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

Mail the enclosed order form to:

Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

For faster service, using VISA or MasterCard, call
1-800-267-6677.

Exports by Commodity (H.S. Based)
Catalogue No 65-004

Imports by Commodity (H.S. Based)
Catalogue No 65-007

A subscription to either of these publications is \$551 in Canada, US\$661 in the United States and US\$771 in other countries.

All cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada/ Publications. For more information about other Statistics Canada publications, contact Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you.



Pour connaître les mouvements et la répartition de plus de 5 000 marchandises entre le Canada et 200 pays, consultez **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Ces publications vous donnent les chiffres de la valeur et du volume des échanges de marchandises du mois et les chiffres cumulatifs pour l'année. Grâce à l'adoption du Système harmonisé de codification des marchandises, il est maintenant plus facile de comparer les données sur le commerce international, car les produits identiques échangés entre les pays sont désignés par le même code.

Procurez-vous les deux publications qu'utilisent les fabricants, les importateurs, les exportateurs, les gouvernements ainsi que les associations ouvrières et commerciales pour obtenir des statistiques récentes et complètes sur le commerce : **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Vous pouvez commander en postant le bon de commande ci-joint à :

Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Pour un service plus rapide, téléphonez au
1-800-267-6677 ;
nous acceptons les cartes VISA et MasterCard.

Exportations par marchandise (Base du S.H.)
n° 65-004 au catalogue

Importations par marchandise (Base du S.H.)
n° 65-007 au catalogue

Un abonnement à l'une ou l'autre de ces publications coûte 551 \$ au Canada, 661 \$ US aux États-Unis et 771 \$ US dans les autres pays.

Veuillez faire votre chèque ou mandat poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près.



What happened to the cost of living last month?

The Consumer Price Index will tell you.

Whether you negotiate wage settlements, administer COLA clauses in labour contracts, assess government policies or are involved in renewal contracts, child support or alimony payments, you need current and detailed information on changes in the cost of living.

Compiled monthly (and published within 20 days of the month's end), The Consumer Price Index gives you a precise account of the latest fluctuations in consumer prices.

This monthly publication covers:

- transportation
- health and personal care
- food
- recreation, reading and education
- clothing
- tobacco products and alcoholic beverages
- housing

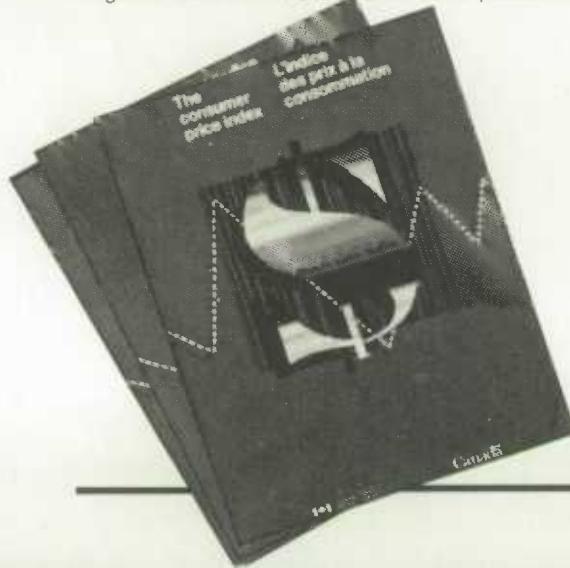
Over 400 items, ranging from milk to parking, household furnishings to reading material, are included.

Price indexes are presented nationally and for 18 major Canadian cities. In each issue you receive month-to-month percentage comparisons and trends over the last five years. And each issue analyzes the main causes of change.

Get the facts.

Subscribe to The Consumer Price Index (Catalogue No. 62-001) for the authoritative measure of the purchasing power of the Canadian consumer dollar. A subscription to this monthly is available for \$93 in Canada, US\$112 in the United States and US\$130 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.



Qu'en était-il du coût de la vie le mois dernier ?

L'indice des prix à la consommation répond à votre question.

Que vous ayez à négocier des règlements salariaux, à administrer des clauses d'indemnité de vie chère ou à évaluer des politiques gouvernementales, que vous vous occupez du renouvellement de contrats, de pensions alimentaires ou d'allocations d'entretien, vous avez besoin de données récentes et détaillées sur les fluctuations du coût de la vie.

Établi mensuellement, et publié dans les 20 jours suivant la fin de chaque mois, L'indice des prix à la consommation vous renseigne de façon précise sur les plus récentes fluctuations des prix à la consommation.

Cette publication mensuelle porte sur:

- l'alimentation
- l'habillement
- l'habitation
- le transport
- la santé et les soins personnels
- les loisirs, la lecture et la formation
- les produits du tabac et les boissons alcoolisées

Plus de 400 articles sont inclus, allant du lait au stationnement en passant par l'ameublement de maison et le matériel de lecture.

Les indices de prix sont donnés pour l'ensemble du pays et 18 principales villes canadiennes. Chaque numéro présente des comparaisons des pourcentages mois après mois et les tendances au cours des cinq dernières années. En outre, chaque numéro analyse les principales causes de changement.

Abonnez-vous !

L'indice des prix à la consommation (n° 62-001 au catalogue) vous permet d'obtenir une évaluation fiable du pouvoir d'achat du dollar canadien. L'abonnement à cette publication mensuelle coûte 93 \$ au Canada, 112 \$ US aux États-Unis et 130 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

For faster service, using
VISA or MasterCard,
call toll-free,

Pour un service plus rapide, utilisez
votre carte VISA ou MasterCard
et composez sans frais le

1-800-267-6677