

C.3

Catalogue 51-206 Annual



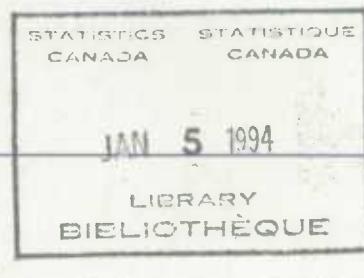
# Canadian Civil Aviation

1992

Catalogue 51-206 Annuel

# Aviation civile canadienne

1992



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. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line 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 (1-800-565-7192)	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, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

## 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 Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Faximile Number 1(613)951-1584

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. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. 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 ordinolinguistique et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

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 (1-800-565-7192)	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, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551
Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

## 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 Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto  
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Canadian Civil Aviation

1992



Years of *Air*  
Excellence *d'excellence*

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1993

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

December 1993

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

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada  
Division des transports  
Le centre des statistiques de l'aviation

# Aviation civile canadienne

1992

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1993

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

N° 51-206 au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

## Note of Appreciation

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

## Note de reconnaissance

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

## 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.
- 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 and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piétre is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

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.
- 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 et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piétre est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

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
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xii
<b>SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW</b>	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1990-1991	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
<b>PART I COMMERCIAL AVIATION</b>	
<b>SECTION 2 OPERATING STATISTICS</b>	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
<b>SECTION 3 FINANCIAL DATA</b>	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

**Table des matières**

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xii
<b>SECTION I REVUE DE L'ANNÉE</b>	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990-1991	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
<b>PARTIE I AVIATION COMMERCIALE</b>	
<b>SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION</b>	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
<b>SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES</b>	
Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

**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
<b>SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA</b>	
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
<b>SECTION 5 AIRCRAFT FLEET</b>	
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
<b>PART II FARE BASIS</b>	
<b>SECTION 6 FARE BASIS DATA</b>	
Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988-1991	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres 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
<b>SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT</b>	
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
<b>SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS</b>	
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
<b>PARTIE II BASE TARIFAIRES</b>	
<b>SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES</b>	
Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1988-1991	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

**Table of Contents – Concluded**

	Page
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
<b>PART III CIVIL AVIATION</b>	
<b>SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS</b>	
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
<b>SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES</b>	
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	49
Published Special Articles	54
Publications Available from the Transportation Division	57

**Table des matières – fin**

	Page
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
<b>PARTIE III AVIATION CIVILE</b>	
<b>SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS</b>	
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
<b>SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES</b>	
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	51
Etudes spéciales publiées	54
Publications disponibles à la Division des transports	57



## Highlights

### Operating Statistics

- Canadian air carriers increased the size of their operations in 1992, more in the charter market than in scheduled services. In total, the gains did not return their operations to the levels achieved in previous years. The highest reported levels of total enplaned passengers and passenger-kilometres were in 1989. These numbers dipped slightly in 1990 before taking a substantial drop in 1991.
- In the charter market, Canadian air carriers reported a 12% jump in passenger-kilometres in 1992, compared to a 5% increase in scheduled services. The charter market is now at 95% of its 1989 level, while the scheduled services is just below 90%. Part of the reason for this is the performance of Canadian charter carriers operating services on the domestic transcontinental market with large jet aircraft. These carriers, which are not affiliated with either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), flew 1.5 billion domestic passenger-kilometres in 1992, up 42% from 1991. In 1989, these carriers only flew 322 million passenger-kilometres domestically.
- In the scheduled services market, Air Canada, CAIL and each of their affiliate networks reported growth in passenger-kilometres. The major carriers grew by 6%, while the CAIL Partners reported 12% growth compared to 4% for the Air Canada Connectors. This difference was greatly affected by structural reasons, as most of the Ontario transborder feeder routes went from part of the Air Canada network to the CAIL network in late 1991. Also, CAIL had the use of a feeder carrier in Quebec for the full year 1992, compared to only half of 1991.
- Air Canada's passenger load factor (passenger-kilometres divided by available seat-kilometres) dropped to 66% as available seat-kilometres increased by 8% in 1992. Air Canada noted that its fleet capacity was expanded by 10% with the introduction of three more Boeing 747's. CAIL's load factor rose to 66% in 1992 from 63% in 1991. Load factors for both carriers were well below those of a few years ago.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- En 1992, les transporteurs aériens canadiens ont accru leurs activités davantage sur le marché de l'affrètement que sur celui des services réguliers. Dans l'ensemble, les gains n'ont pas eu pour effet de ramener leurs activités aux niveaux enregistrés au cours des années précédentes. C'est en 1989 que des niveaux inégalés quant au nombre de passagers et de passagers-kilomètres ont été enregistrés. Ces niveaux ont diminué légèrement en 1990 avant de chuter considérablement en 1991.
- Sur le marché de l'affrètement, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse de 12% du nombre de passagers-kilomètres en 1992, comparativement à un gain de 5% au titre des services réguliers. Le marché de l'affrètement représente maintenant 95% du niveau enregistré en 1989, tandis que les services réguliers représentent un peu moins de 90% du niveau observé en 1989. Cela est en partie attribuable au rendement des transporteurs canadiens qui exploitent des services d'affrètement sur le marché transcontinental intérieur, au moyen de gros avions à réaction. Ces transporteurs, qui ne sont pas affiliés à Air Canada ou aux Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont enregistré 1,5 milliard de passagers-kilomètres sur des vols intérieurs en 1992, un gain de 42% par rapport à 1991. En 1989, ces transporteurs avaient déclaré seulement 322 millions de passagers-kilomètres sur les vols intérieurs.
- Sur le marché des services réguliers, Air Canada, LACI ainsi que leur réseau de transporteurs affiliés ont déclaré une augmentation du nombre de passagers-kilomètres. Les principaux transporteurs ont progressé de 6%, tandis que les sociétés affiliées de Canadien ont enregistré une croissance de 12% comparativement à un gain de 4% pour les sociétés affiliées d'Air Canada. Cet écart est en grande partie attribuable à des changements structuraux, la plupart des routes transfrontalières en Ontario des transporteurs subsidiaires étant passées du réseau d'Air Canada à celui du réseau de LACI à la fin de 1991. De plus, LACI a exploité un transporteur subsidiaire au Québec pendant toute l'année 1992, comparativement à la moitié seulement en 1991.
- Le coefficient de remplissage pour Air Canada (soit le nombre de passagers-kilomètres divisé par le nombre de sièges-kilomètres) a chuté pour passer à 66%, le nombre de sièges-kilomètres disponibles ayant augmenté de 8% en 1992. Air Canada a laissé savoir que son parc aérien avait augmenté de 10% avec l'addition de trois autres Boeing 747. Le coefficient de remplissage de LACI est passé de 63% en 1991 à 66% en 1992. Les coefficients de remplissage des deux transporteurs aériens étaient bien inférieurs à ceux enregistrés il y a quelques années.

## Financial Data

- Passenger revenue in both the scheduled and charter markets was unchanged in 1992. Although there were increases in passenger operations in both markets, carriers were reluctant to raise fares in the face of low load factors. While total industry passenger-kilometres in 1992 were 91% of their 1989 peak, passenger revenue had regained 98% of its 1989 level. However, in constant dollars, passenger revenue in 1992 was only 87% of what it was in 1989.
- The operating loss (operating revenue minus operating expenses) reported by the industry decreased by 6% in 1992, although this was influenced by federal fuel tax rebates which were applied to aircraft operating expenses. Without these rebates, the operating loss would have continued to grow.
- The total of all non-operating items, including provision for income tax, caused a deterioration of \$454.5 billion in the industry's net financial position in 1992. The industry received a tax refund of \$165 million in 1991, but paid \$8.1 million in income taxes in 1992. Included in miscellaneous expenses was \$199 million in restructuring costs by CAIL. These factors, combined with only a slight improvement in operating performance, resulted in a net loss of \$869 billion, compared to \$427 billion in 1991.
- Viewed in constant dollars, the cumulative net income for the industry in the 1980's and 1990's has varied drastically. The net gain was as high as \$585 million in 1989, but after the last three years, it is now a net loss of \$534 million.

## Fare Basis Data

- In 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by level I carriers was 140, down 3% compared to 1991. The economy fare index fell 2% to 151. This was the first decrease in the economy fare index after eight consecutive annual increases.
- In 1992, a record 68% of all domestic scheduled passengers flew on discount fares, up from the previous record of 66% reported in 1991. For the international markets, over three out of every four (77%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1992 was widespread among the provinces, all but Nova Scotia and Quebec posting increases. The largest increases were 4 percentage points in Alberta, and 3 percentage points in Manitoba.

## Données financières

- En 1992, les recettes-passagers sont demeurées inchangées tant sur le marché des services réguliers que sur celui de l'affrètement. Bien que l'on ait observé des hausses dans les activités des passagers sur les deux marchés, les transporteurs ont hésité à augmenter les tarifs, en raison des faibles coefficients de remplissage. En 1992, le nombre de passagers-kilomètres réalisés dans l'ensemble de l'industrie a représenté 91% du sommet enregistré en 1989, tandis que les recettes-passagers ont représenté 98% du niveau de 1989. Cependant, en dollars constants, les recettes-passagers en 1992 n'ont représenté que 87% du niveau de 1989.
- Les pertes d'exploitation (les recettes d'exploitation moins les dépenses d'exploitation) déclarées par les transporteurs ont diminué de 6% en 1992. Ces pertes sont attribuables en partie aux remboursements de la taxe fédérale sur le carburant qui ont été appliqués aux dépenses d'exploitation des aéronefs. Sans ces remboursements, les pertes d'exploitation auraient continué d'augmenter.
- La position financière nette de l'industrie s'est détériorée en 1992 (\$454,5 milliards); on attribue cette baisse à l'ensemble des postes hors exploitation, y compris l'impôt sur le revenu. Les transporteurs ont reçu un remboursement d'impôt total de \$165 millions en 1991, mais ont versé \$8,1 millions en impôt sur le revenu en 1992. Au titre des dépenses diverses, mentionnons les coûts de restructuration de LACI qui se sont élevés à \$199 millions. Ces facteurs, combinés à une faible amélioration du rendement, ont entraîné une perte nette de \$869 milliards par rapport à \$427 milliards en 1991.
- En dollars constants, le revenu net cumulé pour l'industrie dans les années 1980 et 1990 a varié considérablement. Depuis les trois dernières années, il est passé d'un revenu net de \$585 millions en 1989, à une perte nette de \$534 millions.

## Données sur la base tarifaire

- En 1992, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I était de 140, en baisse de 3% par rapport à 1991. L'indice des tarifs de la classe économique a diminué de 2% pour s'établir à 151. Ceci représente la première diminution de l'indice des tarifs économiques après huit augmentations annuelles consécutives.
- En 1992, 68% de tous les passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau inégalé. Ceci représente une hausse par rapport au sommet précédent de 66% enregistré en 1991. Pour les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (77%) ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces, à l'exception de la Nouvelle-Écosse et du Québec, ont connu des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits en 1992. L'Alberta et le Manitoba, avec des hausses respectives d'environ 4 et 3 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations.

- In 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$178, down by 2% from the \$181 average fare of 1991, and well below the record \$190 average fare reported in 1990. The average fare paid by international passengers was \$340, little changed relative to a year earlier.
- In 1992, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Level I carriers for all domestic scheduled fares fell in every hub category compared to 1991.
- En 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$178, ce qui représente une baisse de 2% par rapport au tarif moyen de \$181 observé en 1991. Ce montant est bien inférieur au tarif moyen record de \$190 déclaré en 1990. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de \$340, pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente.
- Le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) pour l'ensemble des tarifs obtenu par les transporteurs de niveau I dans le marché intérieur régulier, a diminué dans toutes les catégories de villes-pivots en 1992 par rapport à 1991.

**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

	Catalogue	
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin</b> , Bilingual, Eight issues/year.	<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
<b>Air Carrier Operations in Canada, Quarterly</b> , Bilingual	<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada</b> , Trimestriel, Bilingue	51-002
<b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly</b> , Bilingual	<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , Mensuel, Bilingue	51-004
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly</b> , Bilingual	<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , Trimestriel, Bilingue	51-005
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , Annual, Bilingual	<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , Annuel, Bilingue	51-204
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report</b> , Annual, Bilingual	<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , Annuel, Bilingue	51-205
<b>Canadian Civil Aviation</b> , Annual, Bilingual	<b>Aviation civile canadienne</b> , Annuel, Bilingue	51-206
<b>Air Charter Statistics</b> , Annual, Bilingual	<b>Statistique des affrètements aériens</b> , Annuel, Bilingue	51-207
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional</b> , issued in 1993.	<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile</b> , Hors série, publiée en 1993.	51-501
<b>Railway Carloadings</b> , Monthly, Bilingual	<b>Chargements ferroviaires</b> , Mensuel, Bilingue	52-001
<b>Railway Operating Statistics</b> , Monthly, Bilingual	<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , Mensuel, Bilingue	52-003
<b>Rail In Canada</b> , Annual, Bilingual	<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , Annuel, Bilingue	52-216
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Monthly, Bilingual	<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Mensuel, Bilingue	53-003
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Annual, Bilingual	<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Annuel, Bilingue	53-215
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , Annual, Bilingual	<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , Annuel, Bilingue	53-218
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , Annual, Bilingual	<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , Annuel, Bilingue	53-219
<b>Trucking in Canada</b> , Annual, Bilingual	<b>Le camionnage au Canada</b> , Annuel, Bilingue	53-222
<b>Shipping in Canada</b> , Annual, Bilingual	<b>Le transport maritime au Canada</b> , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

## 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 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.

## 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<sup>er</sup> 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. À 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 formulaires 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 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.

## Special Articles

### Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount Air Fares

by Bradley Snider

In a previous special article, appearing in the second quarter 1992 publication of *Air Carrier Operations in Canada*, the markedly seasonal nature of discount air fares was pointed out. Specifically, it was mentioned that the seasonality of average discount fares obscured the real trends in the data. The goal of this article is to delve deeper into the nature of the average domestic discount air fares using the seasonal adjustment tools available at Statistics Canada, (the X-11-ARIMA seasonal adjustment programme)<sup>1</sup>, and to see what information is contained in the adjusted data.

This article will analyse two aspects of the data. The first aspect will be the trends visible in the average discount air fares after the seasonal effects have been removed. The second aspect will be an analysis of the seasonal factors themselves, to see what information they might contain.

The average domestic discount air fares, without any adjustments, are shown in Figure 1. The strong seasonal peak in the third quarter is obvious. This means that the average air fares cannot be compared from one quarter to the next. Only comparisons to the same quarter in a previous year can yield useful measurements of change in fare levels. Seasonally adjusted data, however, can legitimately compare two consecutive quarters. This can result in a different analytical result than the traditional year over year analysis.

For example, consider Figure 1 and the data in Text Table 1. These show the unadjusted data alongside the seasonally adjusted data as produced by the X-11-ARIMA seasonal adjustment programme. A traditional analysis (comparing between the same quarter in consecutive years) would note that the average air fare in the third quarter of 1992 was down by 1.0% from the same quarter in 1991. In contrast, an analysis of the seasonally adjusted series would correctly note that the third quarter had increased by 3.3% over the second quarter, indicating the beginning of a recovery in average discount fares, a recovery that has continued into the fourth quarter of 1992.

From the seasonally adjusted series, one can discern that average domestic discount air fares increased steadily from the third quarter of 1988 until the first quarter of 1991, when the Gulf war and the

## Études spéciales

### Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens

par Bradley Snider

Dans la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* du deuxième trimestre de 1992, on avait souligné dans une étude spéciale, le caractère fortement saisonnier des tarifs aériens réduits. Spécifiquement, on y indiquait que les tendances réelles dans les tarifs aériens réduits moyens n'étaient pas facilement observables à cause de ce caractère saisonnier. Le but de cette étude est d'examiner plus en profondeur la nature des tarifs aériens réduits intérieurs moyens en utilisant les outils de désaisonnalisation disponibles à Statistique Canada, (le programme d'ajustement saisonnier X-11-ARMMI)<sup>1</sup>, et de faire ressortir les tendances des données désaisonnalisées.

Cette étude examine deux différents aspects des données. Dans un premier temps, nous analysons les tendances dans les tarifs aériens réduits moyens après que le mouvement saisonnier ait été retiré. Dans un deuxième temps, nous analysons les facteurs saisonniers eux-mêmes afin de voir quelle information ils peuvent contenir.

La figure 1 montre les tarifs aériens réduits intérieurs moyens avant l'ajustement saisonnier. À chaque année, au troisième trimestre, on observe un sommet qui témoigne du caractère saisonnier des données. Les tarifs aériens moyens d'un trimestre ne peuvent ainsi être comparés à ceux du trimestre suivant. Avec cette façon de procéder, seules les comparaisons de trimestres homologues entre les années permettent de mesurer les variations dans le niveau des tarifs. En recourant aux données désaisonnalisées, par ailleurs, on peut comparer légitimement deux trimestres consécutifs. Une analyse produite à partir d'une série de données désaisonnalisées peut ainsi produire des résultats différents de ceux que l'on obtiendrait suite à une comparaison traditionnelle des données non ajustées d'une année à l'autre.

La figure 1 et le tableau explicatif 1 présentent les données non désaisonnalisées ainsi que les données désaisonnalisées produites par le programme X-11-ARMMI. Une analyse comparative de trimestres homologues entre les années indiquerait une baisse de 1,0% du tarif aérien moyen au troisième trimestre de 1992 comparativement au même trimestre en 1991. Par ailleurs, une analyse des données désaisonnalisées indiquerait à juste titre une hausse de 3,3% au troisième trimestre de 1992 comparativement au deuxième trimestre. À partir de cette série, on observe donc le début d'un redressement des tarifs réduits moyens intérieurs au troisième trimestre de 1992. Ce redressement s'est poursuivi au cours du quatrième trimestre de 1992.

Un examen des données désaisonnalisées montre que les tarifs aériens réduits intérieurs moyens ont augmenté d'une manière soutenue du troisième trimestre de 1988 au premier trimestre de 1991, alors que la guerre du Golfe et le

<sup>1</sup> For further information, see Dagum, E.B. (1980), *The X-11-ARIMA Seasonal Adjustment Method*, Statistics Canada, Catalogue 12-546E.

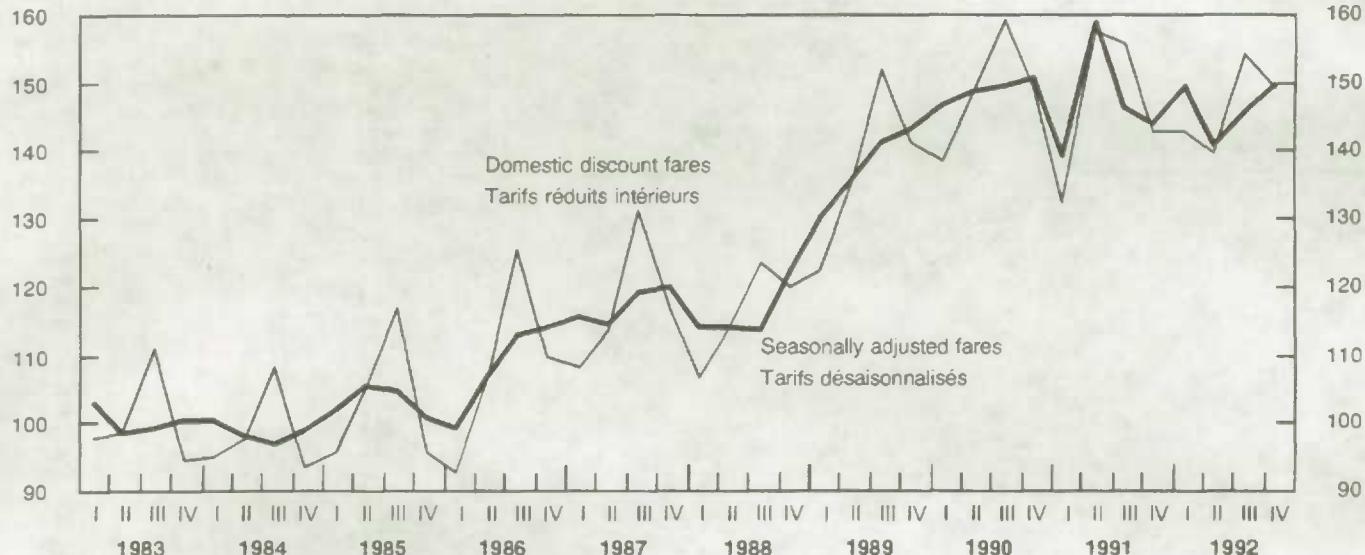
<sup>1</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter: Dagum, E.B. (1980), *La méthode de désaisonnalisation X-11-ARMMI*, Statistique Canada, n° 12-564F au catalogue.

**Figure 1**

**Domestic Discount Air Fares, and Seasonally Average Adjusted Domestic Discount Air Fares, by Quarter, 1983-1992**

**Figure 1**

**Tarifs aériens réduits intérieurs moyens, et tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1992**



beginning of the recession caused a sharp drop in air fares. The fares rebounded to an all-time high in the following quarter, due to a combination of travel postponed from the first quarter and attempts by the airlines to recoup some of their first quarter losses and fuel costs. Air fares then once again began to decline. Fares bottomed out in the second quarter of 1992, and have risen each quarter since then. Few, if any, of these trends are visible in the unadjusted data. More critically, traditional year over year analysis misses the turning point which occurred in the second quarter of 1992 (see Figure 1).

The X-11-ARIMA programme also provides a data set called the trend-cycle (see Text Table 1 and Figure 2). This is the seasonally adjusted data further smoothed to remove all irregular effects (such as the Gulf war). It is designed to reveal the most fundamental long-term trends in the data. A comparison of the seasonally adjusted data with the trend-cycle allows a quantification of the effects of irregular events.

It is thus possible to say that the Gulf war caused a 6.8% drop in average domestic discount air fares below the level indicated by the trend. Travel postponed by the war into the second quarter caused average discount air fares to rebound to a level 7.2% above the trend. Since the trend-cycle is generated

début de la récession ont entraîné une chute importante des tarifs aériens. Au cours du trimestre suivant, les tarifs ont rebondi pour atteindre un sommet inégalé. Ces hausses s'expliquent par les facteurs suivants: les passagers ont reporté leurs voyages du premier trimestre de 1991 au deuxième trimestre et les compagnies aériennes ont tenté de se dédommager de certaines pertes encourues au premier trimestre et des hausses des coûts du carburant. Par la suite, les tarifs aériens ont recommencé à diminuer. Ils ont atteint leur plus bas niveau au deuxième trimestre de 1992, et ils ont augmenté à chaque trimestre depuis lors. Ces tendances sont généralement masquées dans les données non ajustées. Ce qui est plus important encore, c'est que l'analyse traditionnelle des données non désaisonnalisées d'une année à l'autre ne permet pas de voir la phase de retournement qui est survenue au cours du deuxième trimestre de 1992 (voir figure 1).

Le programme X-11-ARIMMI fournit également des données sur la composante tendance-cycle (voir tableau explicatif 1 et figure 2). La série modifiée ou désaisonnalisée est lissée davantage pour éliminer tous les effets irréguliers (comme par exemple, la guerre du Golfe). Cette série dévoile les tendances à long terme les plus fondamentales. En faisant une comparaison entre les données désaisonnalisées et la tendance-cycle, on peut quantifier l'effet des événements irréguliers.

Ainsi, nous pouvons dire qu'à cause de la guerre du Golfe, les tarifs aériens réduits intérieurs moyens étaient de 6.8% inférieurs au niveau indiqué par la tendance. Les voyages qui ont été remis au deuxième trimestre à cause de la guerre ont fait rebondir les tarifs aériens réduits moyens, pour atteindre un niveau de 7.2% au-dessus du niveau de la

by a moving average process, the final two quarters are not considered reliable and are normally suppressed to avoid signalling false turning points.

tendance. Puisque la tendance-cycle utilise un processus de moyennes mobiles, les deux derniers trimestres d'une série ne sont pas considérés comme étant fiables. Ils sont normalement supprimés pour éviter de signaler de faux points tournants.

Text Table 1

**Seasonally Adjusted Average Domestic Discount Fares, by Quarter, 1983-1992**

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fares	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fares	Trend – Cycle
Année	Trimestre	Tarifs réduits intérieurs moyens	Tarifs réduits intérieurs désaisonnalisés	Tendance – cycle
		\$	\$	\$
1983	I	97.4	102.9	99.4
	II	98.1	98.4	98.9
	III	110.8	99.1	99.1
	IV	94.4	100.3	100.3
1984	I	94.5	100.2	99.9
	II	97.5	97.7	97.9
	III	107.9	96.5	96.8
	IV	93.1	98.6	98.5
1985	I	95.5	101.8	102.0
	II	104.8	105.1	104.7
	III	116.6	104.3	103.8
	IV	95.5	100.4	100.9
1986	I	92.3	98.9	101.4
	II	106.6	106.9	106.7
	III	125.1	112.6	112.0
	IV	109.6	114.0	114.5
1987	I	107.8	115.5	114.8
	II	113.6	114.1	116.0
	III	131.0	119.0	118.6
	IV	116.4	119.6	118.7
1988	I	106.5	113.9	115.5
	II	113.4	113.7	112.9
	III	123.3	113.6	114.8
	IV	119.7	121.9	121.3
1989	I	121.9	129.7	129.5
	II	135.2	135.6	136.0
	III	151.9	141.3	140.6
	IV	141.1	143.1	143.8
1990	I	138.6	146.7	146.4
	II	148.4	148.8	148.6
	III	159.2	149.3	149.8
	IV	149.2	150.8	150.1
1991	I	132.3	139.2	149.3
	II	157.8	158.7	148.0
	III	155.7	146.5	146.2
	IV	142.6	143.8	144.4
1992	I	142.8	149.6	143.8
	II	139.6	140.8	144.1
	III	154.1	145.5	..
	IV	149.1	149.9	..

Seasonality is not merely a quirk in the data that impedes theoretical analysis. It is a real cost to the economy, because of the inefficiency it represents. In the case of the airline industry, it represents an excess of demand in the third quarter, causing prices to rise, and unused capacity in the fourth and first quarters, causing prices to fall. In an ideal economy, changes in price levels are used as an instrument to level out shortages or excesses of demand and capacity. As these level out, so too do the prices level out, creating less incentive for further movement of capacity and demand.

La saisonnalité n'est pas seulement une singularité des données qui gêne l'analyse théorique. Elle est un coût réel pour l'économie, à cause des inefficacités qu'elle représente. En ce qui concerne l'industrie du transport aérien, la saisonnalité représente un excès de la demande au troisième trimestre, ce qui engendre une hausse des prix, et elle implique une capacité non utilisée aux premier et quatrième trimestres, ce qui engendre une baisse des prix. Dans une économie idéale, les changements dans les niveaux de prix sont utilisés comme instrument pour stabiliser les insuffisances ou les excès de l'offre et de la demande. Lorsque l'offre et la demande se stabilisent, les prix se stabilisent également, ce qui réduit les possibilités de fluctuations de la capacité offerte et de la demande.

A perfectly efficient industry would have no seasonality left in its prices, as capacity would be perfectly matched to demand the year round. Before 1988 and deregulation, airlines were restricted in their ability to change capacity on a route, or to use price incentives to shift demand. One of the goals of deregulation was to give airlines this flexibility.

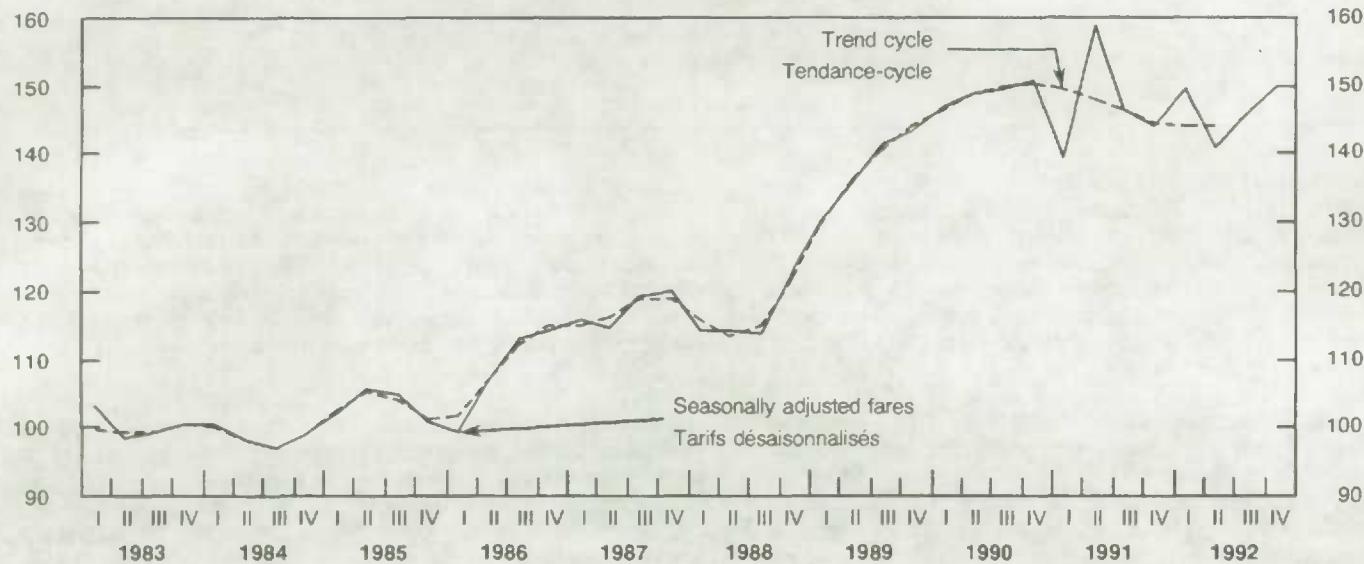
Une industrie parfaitement efficace ferait abstraction du phénomène saisonnier dans ses prix, puisque sa capacité serait parfaitement égale à la demande tout au long de l'année. Avant 1988 et la déréglementation, les compagnies aériennes faisaient face à des contraintes quant à la modification de la capacité sur une liaison ou quant à l'utilisation de primes pour influencer la demande. Un des buts de la déréglementation était de donner cette flexibilité aux compagnies aériennes.

Figure 2

**Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Trend Cycle by Quarter, 1983-1992**

Figure 2

**Tarifs réduits désaisonnalisés, et tendance-cycle par trimestre, 1983-1992**



An analysis of the seasonal factors in Text Table 2 can reveal whether airlines have been able to achieve these efficiencies. The seasonal factors are produced by the X-11-ARIMA programme. They show in percentage terms how much, on average, the air fares in each quarter differ from the annual average fare.

Consider the seasonal factors for the third quarter in Text Table 2. From 1983 to 1986, third quarter fares invariably commanded an average 11.6% premium over the annual average fares. Since 1987, the premium has dropped every year. In 1992, the premium was only 5.9% above the annual average fare, about half the value before deregulation.

Une analyse des facteurs saisonniers figurant au tableau explicatif 2 permet de révéler si les compagnies aériennes ont pu réaliser ces rendements. Ces facteurs saisonniers sont produits par le programme X-11-ARIMMI. La saisonnalité est exprimée en pourcentage. Les facteurs saisonniers indiquent donc l'écart, en pourcentage, des tarifs aériens moyens de chaque trimestre par rapport au tarif moyen annuel.

Considérons les facteurs saisonniers du troisième trimestre dans le tableau explicatif 2. De 1983 à 1986, les tarifs du troisième trimestre dépassaient, en moyenne, de 11,6% les tarifs moyens annuels. Depuis 1987, cet excédent a baissé chaque année. En 1992, il ne dépassait que de seulement 5,9% le tarif moyen annuel, ce qui représente environ la moitié de la valeur observée avant la déréglementation.

**Text Table 2****Final Seasonal Factors for Seasonally Adjusted Domestic Discount Fares, by Quarter, 1983-1992**

Year/ Année	I	II	III	IV
%				
1983	94.65	99.66	111.76	94.14
1984	94.27	99.75	111.86	94.42
1985	93.82	99.73	111.82	95.09
1986	93.36	99.71	111.15	96.17
1987	93.32	99.54	110.04	97.31
1988	93.48	99.69	108.56	98.18
1989	93.99	97.70	107.54	98.58
1990	94.50	99.75	106.66	98.92
1991	95.06	99.43	106.27	99.15
1992	95.47	99.14	105.93	99.47

An equal and opposite trend emerges for the fourth quarter air fares. In 1983, fourth quarter discount fares had an average markdown of 5.9% below the annual average discount fare. Since 1987, the average markdown has narrowed to the point where it has practically vanished, the seasonal factor now being less than half of a percent below the annual average discount fare.

The conclusion is that, in this sense at least, the deregulation of airlines has produced precisely the results that economic theory would predict. Changes in price levels have produced shifts in both capacity and demand. This has resulted in much smaller seasonal price swings in 1992 than before deregulation, because of a better match between capacity and demand. All seasonal factors show signs of converging towards the annual average of 100%, thus indicating a genuine gain in real economic efficiency, with much less excess demand or underused capacity.

**1992 Civil Aviation Results****by R. Lund**

Although Canadian air carriers reported growth in their passenger operations during 1992, their financial results continued to be poor, with net losses doubling to \$868.7 million in 1992. Much of this increase is attributable to non-operating expenses and taxes, as the operating loss decreased by 6% to \$236 million in 1992. (Canadian Airlines International Ltd. [CAIL] did include a one-time federal fuel tax rebate of \$35 million in its operating expenses. Without this rebate, the operating loss would have increased in 1992.)

**Tableau explicatif 2****Facteurs saisonniers finaux pour les tarifs réduits intérieurs désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1992**

Year/ Année	I	II	III	IV
%				
1983	94.65	99.66	111.76	94.14
1984	94.27	99.75	111.86	94.42
1985	93.82	99.73	111.82	95.09
1986	93.36	99.71	111.15	96.17
1987	93.32	99.54	110.04	97.31
1988	93.48	99.69	108.56	98.18
1989	93.99	97.70	107.54	98.58
1990	94.50	99.75	106.66	98.92
1991	95.06	99.43	106.27	99.15
1992	95.47	99.14	105.93	99.47

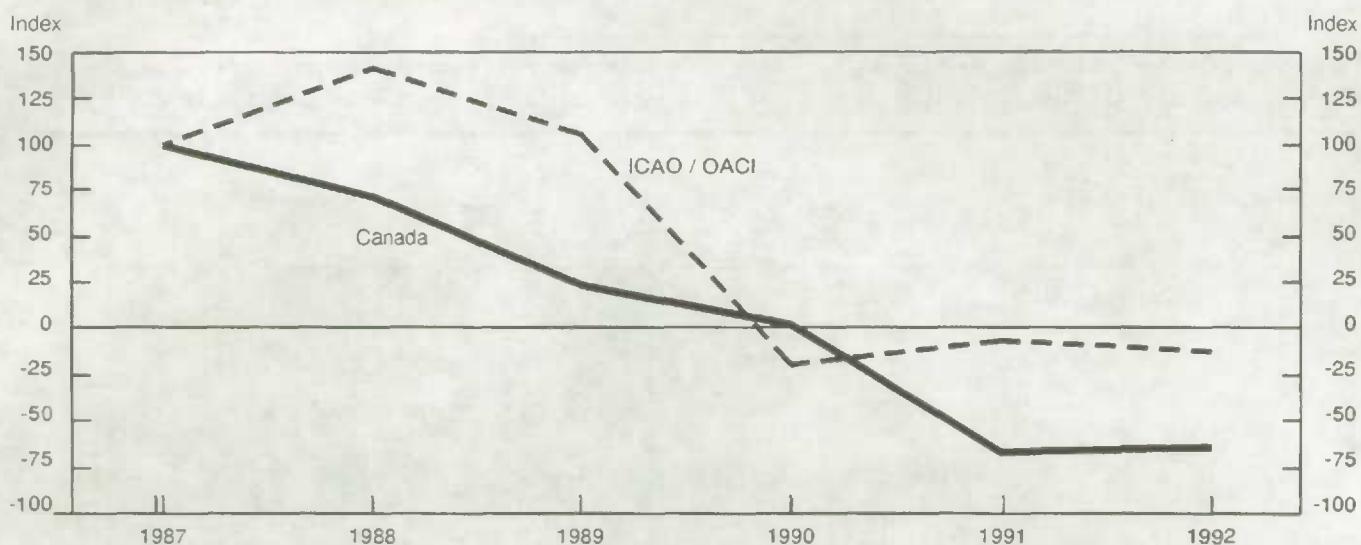
Une tendance égale et opposée émerge au quatrième trimestre. En 1983, les tarifs réduits du quatrième trimestre étaient, en moyenne, 5,9% inférieurs au tarif réduit moyen annuel. Depuis 1987, cet écart s'est réduit au point de disparaître presque complètement. Au quatrième trimestre de 1992, le facteur saisonnier était de moins de un demi de un pourcent au-dessous du tarif réduit moyen annuel.

On peut conclure, du moins dans ce sens, que la déréglementation au niveau des compagnies aériennes a produit les résultats prédis par la théorie économique. Les changements dans les niveaux de prix ont engendré des déplacements à la fois de l'offre et de la demande. Ceci a entraîné des oscillations moindres dans les prix saisonniers en 1992 par rapport aux niveaux atteints avant la déréglementation, en raison d'une meilleure correspondance de l'offre et de la demande. Tous les facteurs saisonniers ont convergé vers une moyenne annuelle de 100%, ce qui indique un gain véritable dans l'efficacité économique réelle, avec une demande excédentaire et une capacité sous-utilisée beaucoup moindres.

**Aviation civile - Résultats de 1992****par R. Lund**

Bien que les transporteurs aériens canadiens aient déclaré une croissance de l'exploitation des passagers en 1992, les résultats financiers continuent d'être faibles, les pertes nettes ayant doublé pour atteindre \$868,7 millions en 1992. Cette hausse est en grande partie attribuable aux dépenses hors exploitation et aux impôts, les pertes d'exploitation ayant diminué de 6% pour s'établir à \$236 millions en 1992. (Les Lignes aériennes Canadien International Ltée LACI a en effet inclus un remboursement de \$35 millions de la taxe fédérale sur le carburant dans ses dépenses d'exploitation. Sans ce remboursement, les pertes d'exploitation auraient augmenté en 1992.)

Compared to the world's international air carriers, the operating performance (operating revenues minus operating expenses) of Canadian air carriers has typically been worse over the period 1988 to 1992. Figure 3 shows operating income in index form, with 1987 as the base year. Canadian air carriers are contrasted with the world's international carriers, which report to the International Civil Aviation Organization.

**Figure 3****Operating Performance Index, Canadian and ICAO Air Carriers, 1987-1992**

Source: Statistics Canada, ICAO

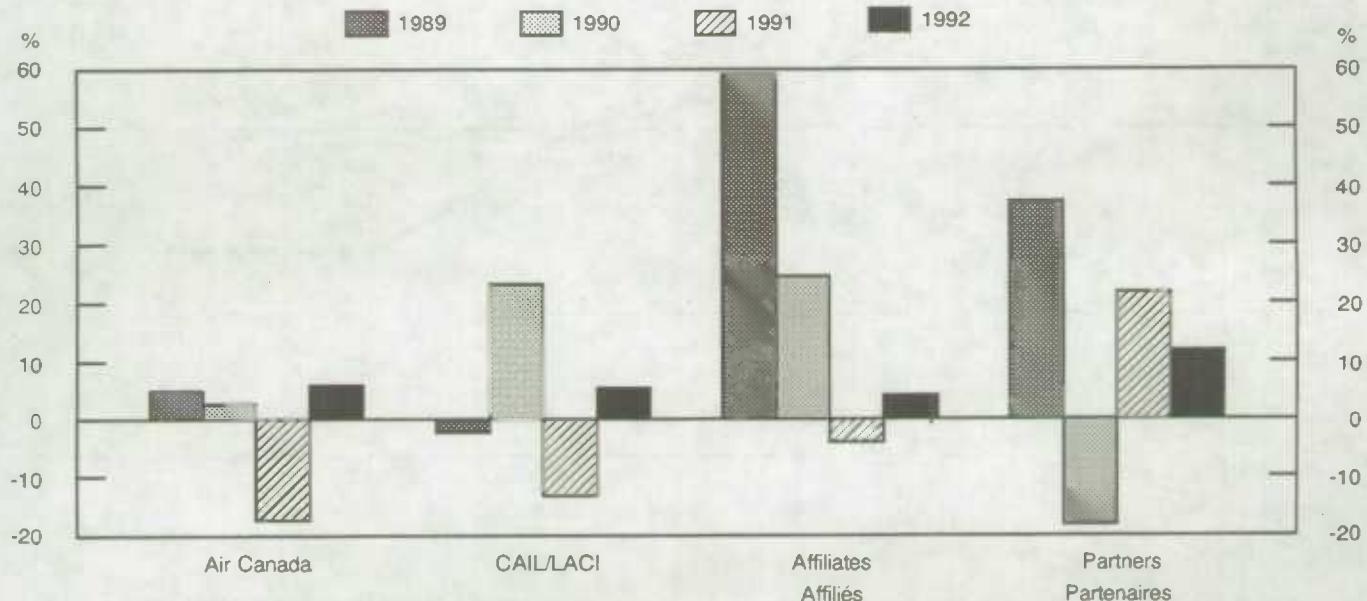
**Figure 3****Indice du rendement d'exploitation, transporteurs aériens canadiens et transporteurs membres de l'OACI, 1987-1992**

Si l'on compare le rendement des transporteurs à celui observé à la fin des années 80, les transporteurs aériens canadiens n'ont enregistré des pertes considérables qu'au cours de deux années, tant au niveau de l'exploitation qu'à celui du revenu net. À plus long terme, ces pertes paraissent plus considérables. Dans les années 80, ces transporteurs n'ont déclaré des pertes d'exploitation que pour une seule année, soit en 1982 (pertes de \$22 millions). Le tableau explicatif 3 présente les résultats des six dernières années.

Compared to the late 1980's, Canadian air carriers have just had two years with substantial losses, both at the operating level and the net level. The magnitude of these losses is most notable when viewed over a longer term. There was only one year during the 1980's in which these carriers reported an operating loss. This occurred in 1982 when an operating loss of \$22 million was reported. The results of the last six years can be seen in Text Table 3.

**Text Table 3****Financial Statistics – Canadian Air Carriers,  
Levels I - IV, 1987 - 1992**

Year/ Année	Operating Revenue Recettes d'exploitation	Operating Expenses Dépenses d'exploitation	Operating Income Revenu d'exploitation	Net Income Revenu net
	\$'000,000	\$'000,000	\$'000,000	\$'000,000
1987	6,274	5,911	363	169
1988	7,137	6,880	257	120
1989	7,861	7,778	83	37
1990	8,241	8,236	5	(122)
1991	7,600	7,850	(250)	(427)
1992	7,536	7,772	(236)	(869)

**Tableau explicatif 3****Statistiques financières – Transporteurs aériens  
canadiens, niveaux I-IV, 1980-1992****Figure 4****Percentage Change in Passenger-Kilometres,  
Major Carriers and Affiliates, 1989-1992****Figure 4****Variation en pourcentage des passagers-kilomètres,  
principaux transporteurs et affiliés, 1989-1992****Factors Contributing to the 1992 Net Loss**

In 1992, the total of all non-operating items (including taxes) caused a deterioration of \$454.5 million in the net loss of the air carrier industry. Text Table 4 examines the components of this \$454.5 million.

**Facteurs ayant contribué aux pertes nettes en 1992**

En 1992, l'ensemble des postes hors exploitation (y compris les impôts) ont amené une détérioration du revenu net de \$454,5 millions au sein du secteur du transport aérien. Le tableau explicatif 4 présente les composantes de cette perte nette.

**Text Table 4**  
**Change in Non-operating Items, 1991 and 1992**

	1991	1992	Deterioration	Share of Total
	\$'000	\$'000	\$'000	%
Provision for Income Tax (refund)/ Provision au titre de l'impôt sur le revenu (remboursement)	(165,014)	8,110	173,123	38.1
Miscellaneous income Expense*/ Recettes (dépenses) diverses*	(48,892)	(219,865)	170,973	37.6
Capital gains (losses)*/ Gains (pertes) de capital*	15,821	(56,386)	72,207	15.9
Interest Income*/ Revenus d'intérêts*	83,771	45,923	37,848	8.3
Interest Expense*/ Intérêts versés*	385,712	386,054	—	0.1
<b>Total</b>			<b>454,493</b>	<b>100.0</b>

\* Level IV carriers do not file the accounts separately.  
 \* Les transporteurs de niveau IV ne déclarent pas ces comptes séparément.

As can be seen in this table, the change in income tax caused much of the increase in the 1992 net loss. The major carriers, especially Air Canada, did not claim substantial tax refunds, as they did in 1991. Another major factor was the miscellaneous category. Included in this category in 1992 is an expense of \$199 million by CAIIL due to restructuring costs. Air Canada noted that its interest income dropped due to lower interest rates, while its interest expense rose due to higher debts associated with fleet expansion. CAIIL's interest expense decreased with the sale of surplus aircraft.

#### Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1992

Text Table 5 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. Data contained in all categories of this table are a total of the four quarterly data filings. As such, passenger revenue data in this table may show slightly different values than those which are contained in carriers' annual income statements. Also, this table contains revisions to the previously released quarterly data. Finally, market share is given as a proportion of the operations of these carriers (the majors and affiliates) only, not the entire industry.

**Tableau explicatif 4**  
**Variation des postes hors exploitation, 1991 et 1992**

	1991	1992	Détérioration	Part du total
	\$'000	\$'000	\$'000	%
Provision for Income Tax (refund)/ Provision au titre de l'impôt sur le revenu (remboursement)	(165,014)	8,110	173,123	38.1
Miscellaneous income Expense*/ Recettes (dépenses) diverses*	(48,892)	(219,865)	170,973	37.6
Capital gains (losses)*/ Gains (pertes) de capital*	15,821	(56,386)	72,207	15.9
Interest Income*/ Revenus d'intérêts*	83,771	45,923	37,848	8.3
Interest Expense*/ Intérêts versés*	385,712	386,054	—	0.1
<b>Total</b>			<b>454,493</b>	<b>100.0</b>

Comme le montre le tableau, l'augmentation de la perte de revenu net enregistrée en 1992 est en grande partie attribuable à la variation de l'impôt sur le revenu. Les principaux transporteurs, surtout Air Canada, n'ont pas réclamé des remboursements d'impôt considérables comme ce fut le cas en 1991. La catégorie des dépenses diverses était un autre facteur important. En 1992, cette catégorie comportait une dépense de \$199 millions au titre de la restructuration de LACI. Air Canada a signalé que ses revenus d'intérêts ont chuté en raison de la baisse des taux d'intérêt, tandis que ses intérêts versés ont augmenté en raison de la hausse des dettes associées à l'accroissement du parc aérien. Les intérêts versés de LACI ont chuté avec la vente des aéronefs excédentaires.

#### Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1992

Le tableau explicatif 5 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Les données de chaque catégorie de ce tableau correspondent à la sommation des données des quatre trimestres. Les données sur les recettes-passagers contenues dans ce tableau peuvent différer légèrement de celles contenues dans les états des recettes annuelles des transporteurs. Aussi, ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées. Enfin, il fournit la part du marché en pourcentage des opérations de ces transporteurs seulement (principaux transporteurs et leurs affiliés), et non pour l'ensemble des entreprises du secteur.

Text Table 5

**Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1992**

Tableau explicatif 5

**Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1992**

	'000	Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	10,855	7,355	3,838	3,029
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-0.2	1.4	3.8	3.1
Market Share – Part du marché	%	43.3	29.3	15.3	12.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	21 454	19 817	1 685	1 410
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	5.7	5.5	4.0	11.8
Market Share – Part du marché	%	48.4	44.7	3.8	3.2
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	32 580	30 063	3 610	3,037
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	8.4	1.0	4.3	8.1
Market Share – Part du marché	%	47.0	43.4	5.2	4.4
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,245	2,061	459	352
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.6	1.1	1.4	2.7
Market Share – Part du marché	%	43.9	40.3	9.0	6.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	335	267	231	203
Percentage change – Variation en pourcentage	%	5.0	-1.1	8.6	3.7
Market Share – Part du marché	%	32.4	25.7	22.3	19.6
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	14,693	10,385	18,210	6,867
Percentage change – Variation en pourcentage	%	0.8	1.8	0.4	3.5
Market Share – Part du marché	%	58.6	41.4	72.6	27.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	23 139	21 228	41 271	3 096
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	5.6	5.9	5.6	7.4
Market Share – Part du marché	%	52.2	47.8	93.0	7.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	36 190	33 100	62 643	6,647
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	8.0	1.6	4.7	6.0
Market Share – Part du marché	%	52.2	47.8	90.4	9.6
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,704	2,414	4,306	812
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.1	1.4	-0.3	2.0
Market Share – Part du marché	%	52.8	47.2	84.1	15.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	566	469	601	434
Percentage change – Variation en pourcentage	%	6.5	1.0	2.2	6.3
Market Share – Part du marché	%	54.6	45.4	58.1	41.9

Figure 4 shows the percentage changes for passenger-kilometres flown by the four groups (major carriers and affiliates) over the last four years. The most important factor in this series of data is the economic downturn which led to substantial declines in the operations of both Air Canada and CAI in 1991. Both of these carriers recovered a portion of this in 1992. However, total passenger-kilometres in 1992 for these two carriers, at 41.3 billion, is well below the 1990 level of 46.1 billion. CAI's growth in

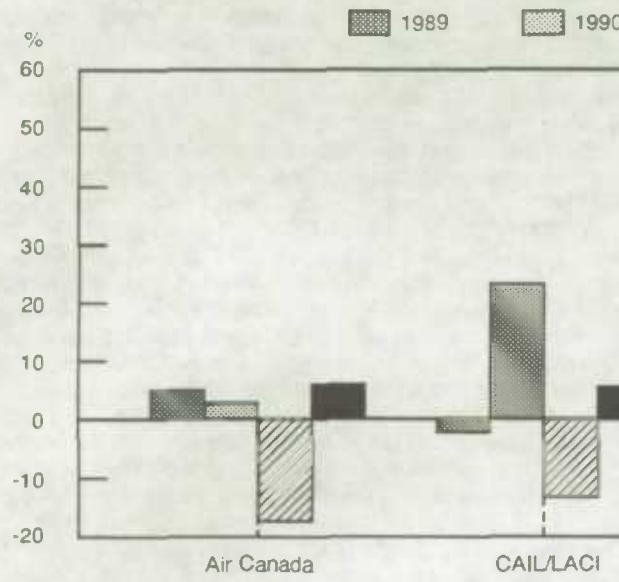
La figure 4 fournit la variation en pourcentage du nombre de passagers-kilomètres parcourus par les quatre groupes (principaux transporteurs et leurs affiliés) au cours des quatre dernières années. Le facteur le plus important de cette série de données est le ralentissement économique qui a amené une baisse considérable des services d'exploitation menés par Air Canada et par LACI en 1991. Ces deux transporteurs ont récupéré une partie de cette baisse en 1992. Cependant, pour ces deux transporteurs le nombre de passagers-kilomètres enregistrés en 1992 (41,3 milliards) est bien

1990 was the result of taking over some of the operations of Wardair.

inférieur à celui enregistré en 1990 (46,1 milliards). La croissance de LACI observée en 1990 a été attribuée à la prise en charge de certains services d'exploitation de Wardair.

Figure 4

**Percentage change in passenger-kilometres, major carriers and affiliates, 1989-1992**

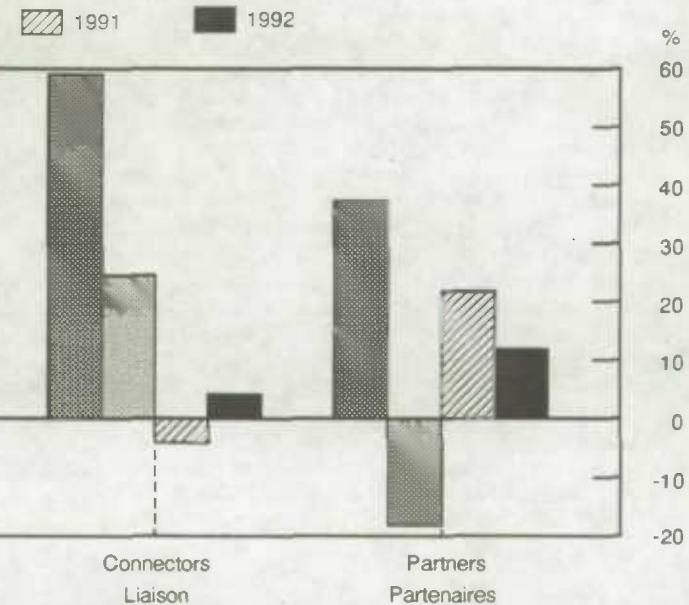


In 1988, the affiliate networks were largely in place. Since then they have undergone substantial structural changes, but the size of their operations, viewed in terms of passenger-kilometres flown has increased by 73.9% between 1988 and 1992. The two affiliate networks have consistently picked up operations that were formerly performed by the major carriers and consequently have increased the size of their operations every year, including a 5.8% increase in 1991. Figure 4 reflects the main structural factors which have affected the data between 1990 and 1992. Inter-Canadien's operations were not included in the CAIL network between the first quarter of 1990 and the third quarter of 1991, as CAIL operated largely without an affiliate in Quebec. In the fourth quarter of 1991, Air Toronto left the Air Canada network and became part of the CAIL network.

These changes continue to have an impact on percentage growth in 1992. For example, the Air Canada affiliates were without Air Toronto for the complete year 1992, and yet they grew by 4%, indicating substantial growth by the remaining affiliates. The CAIL partners, operating the Ontario transborder routes previously held by an Air Canada connector, reported 11.8% growth in 1992. Their growth also included the impact of having Inter-Canadien as a partner for the whole year 1992.

Figure 4

**Variation en pourcentage des passagers-kilomètres, principaux transporteurs et affiliés, 1989-1992**



En 1988, les réseaux de transporteurs affiliés étaient bien en place. Depuis, leur structure a été considérablement modifiée, mais la taille des services d'exploitation, mesurée en fonction du nombre de passagers-kilomètres parcourus, a augmenté de 73,9% de 1988 à 1992. Les deux réseaux ont continuellement pris en charge des services d'exploitation qui étaient menés auparavant par les principaux transporteurs, et ont, par conséquent, accru chaque année la taille de leurs opérations (gain de 5,8% en 1991). La figure 4 présente les principaux changements structuraux qui ont influé sur les données entre 1990 et 1992. Les opérations d'Inter-Canadien ne faisaient pas partie du réseau de LACI entre le premier trimestre de 1990 et le troisième trimestre de 1991, car LACI exploitait largement son réseau sans le concours d'un transporteur affilié au Québec. Au quatrième trimestre de 1991, Air Toronto a quitté le réseau d'Air Canada et s'est joint au réseau de LACI.

Ces changements ont continué d'influer sur la croissance en pourcentage observée en 1992. Ainsi, les transporteurs affiliés d'Air Canada ont exploité le réseau sans l'aide d'Air Toronto pour toute l'année 1992 et ont déjà enregistré un gain de 4%, ce qui traduit une forte croissance chez les autres transporteurs affiliés du réseau. Les partenaires de LACI, exploitant les routes transfrontalières en Ontario détenues auparavant par un affilié d'Air Canada, ont déclaré une progression de 11,8% en 1992. La participation d'Inter-Canadien comme partenaire tout au long de l'année 1992 a par ailleurs contribué à cette progression.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1992, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

### Competition For the Major Families

The data in Text Table 5 above represents scheduled services by Canadian air carriers, and examines the market share of the various groups as a proportion of total industry scheduled operations. Essentially, this allows for a comparison between the two families and their components.

Although most scheduled services are operated by the two families, the domestic market has been subject to competition from some large scheduled operations as well as charter carriers. These carriers compete with the major carriers using aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1992, this group has included the scheduled operations of Wardair, Nationair and Intair, as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal and others. Text Table 6 examines market share for passenger-kilometres in the domestic market, among this group, and the major families. For the purposes of this table, Wardair is not included in the non-family group. In total, the non-family group are roughly two-thirds of the size that Wardair reached at its peak in 1988 and 1989.

Text Table 6

**Domestic Operations (Passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988-1992**

En 1992, la liaison d'Air Canada, aux fins du présent tableau, était constituée de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien étaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air.

### Concurrence au niveau des principaux groupes

Les données du tableau explicatif 5 ci-dessus portent sur les services réguliers des transporteurs aériens canadiens et présentent la part du marché des différents groupes, en pourcentage de l'ensemble des services réguliers du secteur. Essentiellement, ces données permettent de comparer les activités des deux groupes et de leurs composantes.

Bien que la plupart des services réguliers soient exploités par les deux groupes, le marché intérieur a fait l'objet d'une concurrence de la part de certains grands transporteurs de services réguliers et des transporteurs des services d'affrètement. Ces transporteurs font concurrence aux principaux transporteurs en exploitant des aéronefs de 85 sièges ou plus. De 1988 à 1992, ce groupe a été formé de Wardair, de Nationair et d'Intair (pour les services réguliers), ainsi que d'Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal et d'autres transporteurs (pour les services d'affrètement). Le tableau explicatif 6 fournit la part du marché au titre des passagers-kilomètres sur les vols intérieurs pour les transporteurs de ce groupe et pour les principaux groupes. Pour les fins de ce tableau, le groupe des transporteurs non affiliés exclut Wardair. Dans l'ensemble, le groupe des transporteurs non affiliés représente environ les deux tiers de la taille que Wardair avait atteinte en 1988 et en 1989, années où des records furent enregistrés.

Tableau explicatif 6

**Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens compétitifs, 1988-1992**

Year Année	Non-Family Group  Groupe des transporteurs non affiliés	Families  Groupes	Share of Total – Part du total	
			Non-Family Group  Groupe des transporteurs non affiliés	Families  Groupes
			'000 000	%
1988	23	21 422	0.1	99.9
1989	322	21 080	1.5	98.5
1990	1 305	22 416	5.5	94.5
1991	1 086	19 667	5.2	94.8
1992	1 543	19 885	7.2	92.8

**Section 1**  
**THE YEAR IN REVIEW**

**Table 1.1**  
**Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1992**

**Section 1**  
**REVUE DE L'ANNÉE**

**Tableau 1.1**  
**Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992**

		Total	1991	1992	Change Variation
					%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.115	0.109		-5.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.384	0.371		-3.4
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.934	0.894		-4.3
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	135 892	144 677		6.5
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.56	94.67		...
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	119.70	104.96		...
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	-1.36	-7.59		...
		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.281	0.105	0.104	0.242
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	2.995	0.365	0.354	8.870
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.662	0.849	0.864	2.473
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	149 616	139 893	149 683	149 216
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	118.26	92.13	95.62	104.86
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	117.37	107.75	97.17	113.47
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	14.50	-5.93	-15.24	4.43

**Table 1.2****Selected Economic and Demographic Indicators, 1992****Tableau 1.2****Indicateurs économiques et démographiques choisis, 1992**

		1991	1992	Change Variation
Population of Canada - Population du Canada	'000	27 000.4	27 408.9	1.5
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 340	12 240	-0.8
Disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	467 151	475 051	1.7
Per capita disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 301.6	17 332.0	0.2
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>	\$	.. <sup>3</sup>	520	...
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	569	592	4.0
- International travel - Voyages internationaux	\$			
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)	\$	.. <sup>3</sup>	101	...
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	1 123	1 141	1.6
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)	\$	180.8	177.9	-1.6
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	340.5	339.8	-0.2
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		126.2	128.1	1.5
- Transportation - Transports		119.4	121.8	2.0
- Public transportation - Transport public		129.4	133.9	3.5
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100		129.8	130.7
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		144.5	140.3	-2.9
- International travel - Voyages internationaux		116.4	112.9	-3.0
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		108.8	109.9	0.9
- Transport industry - Industrie du transport		102.3	101.7	-0.6
- Air transportation - Transport aérien		79.1	80.4	1.7
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	%	12.9	13.2	...

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

<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For 1990, the per capita trip spending totalled \$527 and the average spending per trip, \$105. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de l'année 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$527 et les dépenses moyennes par voyage, \$105.

Source: Canadian Economic Observer - L'observateur économique canadien.

**Part I**  
**COMMERCIAL AVIATION**

**Section 2**  
**OPERATING STATISTICS**

**Table 2.1**  
**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
1992**

**Partie I**  
**AVIATION COMMERCIALE**

**Section 2**  
**STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

**Tableau 2.1**  
**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, 1992**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1991	1992		1991	1992	
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	104	104	-	282	264	-6.4
Passengers – Passagers	31 281	31 914	2.0	31 779	32 212	1.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 603 392	kg 596 942	-1.1	624 668	618 395	-1.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	57 952 961	62 108 262	7.2	58 077 168	62 182 829	7.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	5 795 296	6 210 826	7.2	5 807 717	6 218 283	7.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 564 865	1 493 316	-4.6	1 573 257	1 499 110	-4.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	7 360 161	7 704 142	4.7	7 380 974	7 717 393	4.6
Hours flown – Heures de vol	1 558	1 604	2.9	2 092	2 025	-3.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	25 934	26 194	1.0	26 105	26 244	0.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 477 014	kg 472 676	-0.9	479 075	474 303	-1.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	42 749 052	45 057 868	5.4	42 774 558	45 066 941	5.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 274 905	4 505 787	5.4	4 277 456	4 506 694	5.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 403 469	1 410 870	0.5	1 403 829	1 411 148	0.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 678 374	5 916 656	4.2	5 681 285	5 917 842	4.2
Hours flown – Heures de vol	1 164	1 218	4.6	1 193	1 236	3.6
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	5 348	5 720	7.0	5 674	5 968	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 126 378	kg 124 266	-1.7	145 593	144 092	-1.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 203 910	17 050 394	12.1	15 302 610	17 115 888	11.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 520 391	1 705 039	12.1	1 530 261	1 711 589	11.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	161 396	82 447	-48.9	169 427	87 962	-48.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 681 787	1 787 486	6.3	1 699 689	1 799 551	5.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	393	386	-1.8	572	519	-9.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	-80.4	327	271	-17.2
Hours flown: total – Heures de vol: total	393	386	-1.9	899	789	-12.2

<sup>1</sup> 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, 1992

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1992 '000	Change 1992/1991 Variation %	1992 '000	Change 1992/1991 Variation %	1992 '000	Change 1992/1991 Variation %
<b>All services – Tous les services</b>						
Passengers – Passagers	21 073	-0.8	5 434	2.4	5 705	9.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 408 530	--	62 233	0.5	147 632	-4.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	22 312 650	2.5	9 426 061	5.8	30 444 117	11.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 231 265	2.5	942 606	5.8	3 044 412	11.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	482 742	-6.1	131 267	-5.6	885 101	-3.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 714 007	0.9	1 073 873	4.2	3 929 513	7.4
Hours flown – Heures de vol	1 598	-4.3	194	0.3	233	1.8
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	19 310	-1.3	3 532	0.2	3 402	12.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 292 444	-2.9	37 504	-10.3	144 354	6.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	20 217 400	0.6	5 059 579	0.6	19 789 962	12.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 021 740	0.6	505 958	0.6	1 978 996	12.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	431 924	-3.5	108 042	-9.4	871 182	4.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 453 664	-0.1	614 000	-1.3	2 850 178	9.5
Hours flown – Heures de vol	953	4.0	138	-0.4	145	4.8
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 763	4.2	1 902	6.9	2 303	4.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 116 085	8.2	24 729	22.9	3 278	-82.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 095 250	25.1	4 366 482	12.5	10 654 156	9.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	209 525	25.1	436 648	12.5	1 065 416	9.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	50 818	-23.7	23 225	17.1	13 919	-83.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	260 343	11.2	459 873	12.7	1 079 335	2.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	396	-12.1	56	1.9	67	0.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	250	-17.5	-	-	21	-13.2
Hours flown: total – Heures de vol: total	646	-14.3	56	1.9	88	-2.9

**Table 2.3****Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1992****Tableau 2.3****Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, 1992**

		Total			Change Variation %
				1991	
		'000	'000		
<b>All services – Tous les services</b>					
Passengers – Passagers		22 500	22 763		1.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	403 747	394 325		-2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		43 559 869	45 914 322		5.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 355 987	4 591 432		5.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 370 657	1 372 781		0.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 726 644	5 964 214		4.1
Hours flown – Heures de vol		771	803		4.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>					
Passengers – Passagers		21 075	21 275		0.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	402 414	392 771		-2.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		40 144 842	42 463 158		5.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		62 204 510	65 247 766		4.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.54	65.08		...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 014 484	4 246 316		5.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 366 207	1 367 443		0.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 380 691	5 613 759		4.3
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		9 381 705	9 713 904		3.5
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.35	57.79		...
Hours flown – Heures de vol		726	758		4.4
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>					
Passengers – Passagers		1 425	1 488		4.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 333	1 554		16.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 415 027	3 451 164		1.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		341 503	345 116		1.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		4 450	5 338		20.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		345 952	350 455		1.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		45	45		-0.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-		-
Hours flown: total – Heures de vol: total		45	45		-0.3

**Table 2.3****Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1992 – Concluded****Tableau 2.3****Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, 1992 – fin**

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000					
<b>All services – Tous les services</b>					
Passengers – Passagers		1 574	11 488	8 137	1 564
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 193	233 842	152 295	3 995
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		602 845	23 159 606	21 459 626	692 246
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		60 285	2 315 961	2 145 963	69 225
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 709	776 110	593 761	1 202
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		61 993	3 092 071	2 739 724	70 426
Hours flown – Heures de vol		88	350	291	74
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>					
Passengers – Passagers		1 540	10 855	7 355	1 526
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 193	232 719	151 864	3 995
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		553 431	21 454 150	19 817 081	638 496
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		1 252 222	32 579 750	30 063 243	1 352 551
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	44.20	65.85	65.92	47.21
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		55 343	2 145 415	1 981 708	63 850
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 709	771 606	592 927	1 202
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		57 052	2 917 021	2 574 635	65 051
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		110 840	5 018 628	4 394 419	190 016
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	51.47	58.12	58.59	34.23
Hours flown – Heures de vol		86	335	267	71
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>					
Passengers – Passagers		35	633	782	39
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	1 123	431	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		49 414	1 705 456	1 642 545	53 750
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 941	170 546	164 255	5 375
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	4 504	834	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		4 941	175 050	165 089	5 375
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		1	15	25	3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	15	25	3

Table 2.4

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Levels II-IV, 1992**

Tableau 2.4

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens des niveaux II-IV, 1992**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	20	-16.7	80	5.3	160	-10.1
Passengers – Passagers	7 835	1.6	1 317	22.7	298	-40.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 130 045	-11.8	72 573	39.2	21 453	0.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 623 840	11.0	570 100	77.6	74 567	-40.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 562 384	11.0	57 010	77.6	7 457	-40.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	92 501	-47.5	28 034	55.7	5 794	-31.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 654 885	4.5	85 044	69.7	13 250	-36.3
Hours flown – Heures de vol	468	-1.1	333	6.1	421	-21.1
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	4 384	0.8	535	5.1	50	-70.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg 39 488	-22.3	40 416	70.2	1 627	-21.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 455 087	0.8	139 623	-17.7	9 073	-64.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	245 509	0.8	13 962	-17.7	907	-64.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	26 903	-13.2	16 523	163.2	278	-22.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	272 412	-0.7	30 486	31.1	1 186	-59.3
Hours flown – Heures de vol	343	1.1	117	17.2	18	-37.3
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	3 450	2.7	781	38.6	248	-24.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 90 556	-6.3	32 156	13.3	19 826	3.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 168 753	13.2	430 476	184.8	65 494	-33.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 316 875	13.2	43 048	184.8	6 549	-33.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	65 598	-54.8	11 511	-1.9	5 515	-31.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 382 473	5.6	54 558	103.2	12 065	-32.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	125	-6.7	216	1.0	132	-25.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	--	-80.4	271	-17.1
Hours flown: total – Heures de vol: total	125	-6.7	216	0.9	403	-20.2

<sup>1</sup> 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, 1992**

**Tableau 2.5**

**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992**

	1991 No. – Nbre	1992 No. – Nbre	Change	
			Variation	
				%
<b>Number of carriers – Nombre de transporteurs</b>				
	66	65		-1.5
<b>Domestic – Intérieur</b>				
Newfoundland – Terre-Neuve	13 219	20 817		57.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	42	18		-57.1
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	4 852	5 409		11.5
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	1 359	451		-66.8
Quebec – Québec	59 495	30 465		-48.8
Ontario	26 585	10 222		-61.5
Manitoba	12 628	12 453		-1.4
Saskatchewan	5 334	1 421		-73.4
Alberta	35 071	31 100		-11.3
British Columbia – Colombie-Britannique	121 680	113 562		-6.7
Yukon	7 787	5 094		-34.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	21 583	26 451		22.6
<b>Total</b>	<b>309 635</b>	<b>257 463</b>		<b>-16.8</b>
<b>International</b>	<b>23 690</b>	<b>20 572</b>		<b>-13.2</b>
<b>Total</b>	<b>333 325</b>	<b>278 035</b>		<b>-16.6</b>

**Section 3**  
**FINANCIAL DATA**

**Table 3.1**  
**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
 Levels I-IV, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	5 908 460	5 880 782	-0.5
– Passengers – Passagers	5 298 712	5 281 277	-0.3
– Goods – Marchandises	609 748	599 505	-1.7
Charter services – Services d'affrètement	1 388 471	1 390 247	0.1
– Passengers – Passagers	1 231 647	1 233 515	0.2
– Goods – Marchandises	156 825	156 732	-0.1
Other flying services – Autres services aériens	46 172	32 968	-28.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	5 350	6 185	15.6
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	251 992	227 841	-9.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 600 445	7 538 022	-0.8
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	98 091	98 193	0.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 785 777	2 716 880	-2.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	944 489	855 273	-9.4
General services and administration – Services généraux et administration	3 655 287	3 725 798	1.9
Depreciation – Dépréciation	366 431	377 380	3.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 850 075	7 773 525	-1.0
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>			
	( 249 630)	( 235 503)	-5.7
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> – Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	15 821	( 56 386)	...
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	83 771	45 923	-45.2
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	385 712	386 054	0.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	( 48 892)	( 219 865)	349.7
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	( 342 327)	( 624 951)	82.6
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>			
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 165 014)	8 110	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 426 944)</b>	<b>( 868 564)</b>	<b>103.4</b>

<sup>1</sup> Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

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

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1992**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, 1992**

	Total		
	1991	1992	Change
			Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	5 139 446	5 127 306	-0.2
– Passengers – Passagers	4 614 638	4 620 511	0.1
– Goods – Marchandises	524 808	506 795	-3.4
Charter services – Services d'affrètement	207 743	204 908	-1.4
– Passengers – Passagers	207 036	204 175	-1.4
– Goods – Marchandises	707	733	3.6
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	167 818	151 310	-9.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 515 007	5 483 523	-0.6
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	52 473	42 229	-19.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 828 335	1 770 709	-3.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	562 082	482 530	-14.2
General services and administration – Services généraux et administration	3 115 451	3 208 246	3.0
Depreciation – Dépréciation	274 214	288 787	5.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 832 554	5 792 500	-0.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 317 547)	( 308 977)	-2.7
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	11 162	( 32 917)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	79 979	42 553	-46.8
Interest expenses – Intérêts versés	321 918	332 966	3.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 41 800)	( 216 747)	418.5
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 272 578)	( 540 078)	98.1
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 590 125)	( 849 055)	43.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 172 167)	( 4 420)	-97.4
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 417 958)	( 844 635)	102.1

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1992 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, 1992 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
\$ '000				
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services – Services réguliers	160 558	2 530 910	2 270 692	165 146
– Passengers – Passagers	155 441	2 249 580	2 061 002	154 488
– Goods – Marchandises	5 117	281 330	209 690	10 658
Charter services – Services d'affrètement	4 441	95 581	95 896	8 989
– Passengers – Passagers	4 441	94 848	95 896	8 989
– Goods – Marchandises	-	733	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	775	75 608	74 927	-
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	165 774	2 702 098	2 441 516	174 135
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	3 333	26 882	11 515	498
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	47 203	850 523	814 233	58 749
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	24 434	270 289	161 237	26 571
General services and administration – Services généraux et administration	59 075	1 615 376	1 464 544	69 250
Depreciation – Dépréciation	6 132	169 772	101 884	10 999
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	140 178	2 932 842	2 553 413	166 067
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	25 596	( 230 743)	( 111 897)	8 068
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	143	( 29 205)	( 3 339)	( 517)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	418	35 091	6 354	690
Interest expenses – Intérêts versés	30 255	193 003	95 274	14 435
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 340	( 38 389)	( 179 425)	( 273)
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 28 354)	( 225 506)	( 271 684)	( 14 535)
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 2 757)	( 456 249)	( 383 581)	( 6 467)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 701)	( 2 371)	1 421	( 2 769)
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 2 057)	( 453 878)	( 385 002)	( 3 698)

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels II-IV, 1992**

Tableau 3.3

**Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux II-IV, 1992**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	650 227	-1.6	98 155	12.1	5 094	-75.7
– Passengers – Passagers	592 696	-0.4	63 898	-8.4	4 171	-78.3
– Goods – Marchandises	57 531	-12.1	34 257	92.9	923	-47.7
Charter services – Services d'affrètement	646 103	1.8	158 647	10.8	380 589	-5.5
– Passengers – Passagers	606 493	3.1	132 788	7.8	290 059	-7.3
– Goods – Marchandises	39 609	-14.7	25 859	29.6	90 531	0.9
Other flying services – Autres services aériens	11 835	-33.2	14 099	147.3	7 034	-69.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	4 297	10.6	1 860	34.6	27	-67.3
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	27 283	-20.6	33 028	-0.9	16 220	-1.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 339 745	-0.9	305 789	12.8	408 964	-11.7
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	21 355	73.2	9 475	24.0	25 134	-2.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	622 679	-0.8	145 067	6.8	178 426	-7.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	219 824	-4.4	68 252	24.6	84 667	-13.4
General services and administration – Services généraux et administration	399 608	-2.2	54 569	13.0	63 376	-23.5
Depreciation – Dépréciation	49 028	-5.3	14 446	8.0	25 119	-7.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 312 493	-1.3	291 809	12.3	376 723	-11.8
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	27 252	30.2	13 980	25.1	32 241	-10.0
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	( 22 140)	...	( 1 328)	...	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 505	-16.3	865	8.3	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	46 257	-17.1	6 830	-14.4	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 797)	-90.7	( 2 321)	...	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 66 689)	13.3	( 9 615)	169.7	( 8 570)	17.1
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 39 437)	4.0	4 366	-42.6	23 671	-16.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 722	...	1 342	-10.1	4 465	-33.8
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 46 159)	25.2	3 023	-50.6	19 207	-11.7

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers  
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1992**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,  
1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services <sup>1</sup> – Services réguliers <sup>1</sup>	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	285 949	288 461	0.9
– Passengers – Passagers	226 411	221 973	-2.0
– Goods – Marchandises	59 297	66 487	11.7
Other flying services – Autres services aériens	59 539	3 764	-80.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 622	6 642	0.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	311 939	298 866	-4.2
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	21 786	19 259	-11.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	119 680	120 436	0.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	73 783	68 325	-7.4
General services and administration – Services généraux et administration	51 134	45 788	-10.5
Depreciation – Dépréciation	17 343	16 396	-5.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	283 725	270 203	-4.8
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>28 214</b>	<b>28 663</b>	<b>1.6</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net <sup>2</sup> – Gains (pertes) de capital, nets <sup>2</sup>	-	-	-
Interest and discount income <sup>2</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>2</sup>	-	-	-
Interest expenses <sup>2</sup> – Intérêts versés <sup>2</sup>	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>2</sup>	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net <sup>3</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>3</sup>	( 5 052)	( 6 663)	31.9
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>23 162</b>	<b>22 000</b>	<b>-5.0</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 515	3 656	-33.7
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>17 647</b>	<b>18 344</b>	<b>4.0</b>

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

<sup>3</sup> 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, 1992**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV, 1992**

	Newfoundland <sup>3</sup>		Prince Edward Island		Nova Scotia <sup>3</sup>	
	Terre-neuve <sup>3</sup>		Île-du-Prince-Édouard		Nouvelle-Écosse <sup>3</sup>	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	191 464	-0.5	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	184 012	-1.6	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	7 451	36.5	-	-	x	...
Charter services – Services d'affrètement	137 931	1.4	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	113 063	2.2	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	24 868	-2.3	-	-	x	...
Other flying services – Autres services aériens	9 130	...	-	-	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 028	-24.4	-	-	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 999	50.8	-	-	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	342 552	3.2	-	-	x	...
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	14 109	18.9	-	-	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	152 334	5.9	-	-	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	64 051	3.5	-	-	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	80 168	-3.8	-	-	x	...
Depreciation – Dépréciation	10 943	-14.4	-	-	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	321 603	2.5	-	-	x	...
<b>Operating Income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	20 949	16.2	-	-	x	...
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> – Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	-	-100.0	-	-	x	...
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	12	-63.2	-	-	x	...
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	3 175	-54.4	-	-	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	( 2 429)	445.9	-	-	x	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	( 11 797)	-15.8	-	-	x	...
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	9 152	127.2	-	-	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 467	-6.5	-	-	x	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	6 686	381.6	-	-	x	...

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,  
1992 – Continued**

**Tableau 3.5**

**État des recettes par province de domicile –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,  
1992 – suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau- Brunswick		Québec		Ontario	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	-	-	180 876	-6.4	265 590	-1.3
– Passengers – Passagers	-	-	160 670	-1.9	234 322	-2.8
– Goods – Marchandises	-	-	20 206	-31.4	31 268	11.4
Charter services – Services d'affrètement	-	-	495 714	-0.8	259 447	0.3
– Passengers – Passagers	-	-	487 224	1.4	232 961	3.0
– Goods – Marchandises	-	-	8 489	-55.5	26 487	-18.8
Other flying services – Autres services aériens	-	-	15 491	15.7	2 294	-76.7
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	3 949	0.7	204	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	19 806	-51.8	21 761	81.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	-	-	715 835	-4.7	549 296	-0.1
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	4 835	-43.3	20 510	114.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	-	-	356 786	-6.8	246 231	-0.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	123 011	-0.5	82 144	-9.7
General services and administration – Services généraux et administration	-	-	196 306	-12.1	160 193	-8.5
Depreciation – Dépréciation	-	-	22 333	-5.5	32 209	0.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	-	-	703 271	-6.1	541 287	0.5
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>						
-	-	-	12 564	357.7	8 009	-26.5
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> – Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	-	-	( 3 055)	...	( 21 542)	313.3
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	-	-	2 520	-20.0	340	47.6
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	-	-	14 055	-8.9	25 157	-14.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets <sup>1</sup>	-	-	( 1 205)	...	983	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	-	-	( 15 268)	735.3	( 46 598)	14.2
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>						
-	-	-	( 2 703)	...	( 38 589)	29.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	3 211	63.1	4 749	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>( 5 915)</b>	<b>462.0</b>	<b>( 43 338)</b>	<b>50.4</b>

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,  
1992 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,  
1992 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan <sup>4</sup>		Alberta <sup>4</sup>	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	37 068	-17.6	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	26 265	-21.2	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	10 803	-7.4	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	29 508	-8.3	18 739	-9.1	45 933	-9.8
– Passengers – Passagers	19 634	-9.5	13 955	-19.7	19 707	-29.5
– Goods – Marchandises	9 874	-6.0	4 785	47.7	26 225	14.1
Other flying services – Autres services aériens	258	-40.1	1 656	-21.0	602	200.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	260	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 891	-14.9	1 248	-27.7	2 051	-7.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	70 726	-13.9	21 642	-11.4	48 846	-8.5
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 083	10.1	1 041	-17.5	1 473	141.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	24 042	-9.3	11 467	-0.8	22 369	-10.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	21 023	-7.9	4 708	-11.8	9 981	-0.2
General services and administration – Services généraux et administration	17 681	-11.2	3 403	-25.2	7 623	-17.3
Depreciation – Dépréciation	4 661	-11.9	1 596	12.8	2 955	-14.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	68 490	-7.8	22 216	-7.9	44 400	-7.9
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>						
	2 236	-71.8	( 573)	...	4 446	-13.4
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> – Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	( 209)	...	642	127.6	-	-100.0
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	56	368.4	71	-26.8	22	-25.7
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	884	-39.8	218	-47.3	191	95.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets <sup>1</sup>	635	-36.1	162	-50.4	321	881.1
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	( 662)	-25.2	724	105.1	334	492.2
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>						
	1 573	-77.7	150	-77.1	4 780	-7.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	70	-94.5	( 84)	...	231	-63.4
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>1 503</b>	<b>-74.0</b>	<b>234</b>	<b>-58.1</b>	<b>4 549</b>	<b>-0.2</b>

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,  
1992 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,  
1992 – fin**

	British Columbia		Yukon <sup>4</sup>		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	25 007	5.7	x	...	33 659	-12.0
– Passengers – Passagers	22 880	4.7	x	...	26 815	-11.9
– Goods – Marchandises	2 127	17.8	x	...	6 844	-12.7
Charter services – Services d'affrètement	163 312	18.0	10 264	-12.6	44 303	11.7
– Passengers – Passagers	107 092	0.4	7 980	-11.2	33 524	7.1
– Goods – Marchandises	56 220	77.0	2 284	-17.1	10 779	28.8
Other flying services – Autres services aériens	3 351	-83.1	-	-	185	-53.8
Subsidies – Subventions d'exploitation	741	984.9	-	-	2	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	22 351	23.0	488	-4.2	1 936	4.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	214 763	7.3	10 752	-12.3	80 086	-0.1
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	9 966	9.8	862	-14.3	2 086	-23.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	93 904	15.3	5 177	-9.2	33 863	4.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	52 054	0.3	2 265	6.7	13 507	-2.1
General services and administration – Services généraux et administration	31 044	-10.7	2 194	-4.2	18 941	-5.9
Depreciation – Dépréciation	10 765	6.4	365	-33.1	2 765	-9.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	197 734	6.0	10 863	-6.9	71 162	-0.4
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	17 029	26.1	( 111)	...	8 924	1.6
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net <sup>1</sup> – Gains (pertes) de capital, nets <sup>1</sup>	656	138.5	3	...	36	-92.7
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	323	54.2	-	-91.8	26	-16.0
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	1 968	62.0	41	-52.4	7 397	-13.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets <sup>1</sup>	( 1 594)	-53.7	-	-	9	-55.0
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	( 3 899)	-4.9	( 115)	-66.6	( 7 592)	-7.3
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	13 131	39.6	( 226)	...	1 333	122.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 372	-22.7	22	-65.3	492	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	11 759	54.0	( 248)	...	841	6.0

<sup>1</sup> Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.<sup>2</sup> Includes the total for Level II-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux II-IV.<sup>3</sup> Data for Nova Scotia and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.<sup>4</sup> 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, 1992**

**Tableau 3.6**

**Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992**

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers		Change Variation	Recettes-marchandises		Change Variation
	1991	1992		1991	1992	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
<b>Domestic – Intérieur</b>						
Newfoundland – Terre-Neuve	125 313	117 542	-6.2	11 605	11 835	2.0
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	17 134	14 219	-17.0	1 250	3 122	149.8
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	168 882	158 799	-6.0	16 365	12 475	-23.8
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	69 732	64 630	-7.3	5 546	2 724	-50.9
Quebec – Québec	1 067 877	1 028 297	-3.7	89 142	67 877	-23.9
Ontario	1 744 338	1 759 129	0.8	168 547	143 221	-15.0
Manitoba	205 111	178 981	-12.7	32 399	24 480	-24.4
Saskatchewan	138 707	120 000	-13.5	8 910	10 076	13.1
Alberta	611 927	564 402	-7.8	58 364	60 398	3.5
British Columbia – Colombie-Britannique	823 789	838 872	1.8	78 495	97 172	23.8
Yukon	27 825	32 076	15.3	2 602	2 284	-12.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	100 399	106 750	6.3	27 766	36 685	32.1
<b>Total</b>	<b>5 101 035</b>	<b>4 983 696</b>	<b>-2.3</b>	<b>500 991</b>	<b>472 348</b>	<b>-5.7</b>
<b>International</b>	<b>1 429 324</b>	<b>1 531 096</b>	<b>7.1</b>	<b>265 582</b>	<b>283 888</b>	<b>6.9</b>
<b>Total</b>	<b>6 530 359</b>	<b>6 514 792</b>	<b>-0.2</b>	<b>766 572</b>	<b>756 237</b>	<b>-1.3</b>

**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, 1992**

**Tableau 3.7**

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des  
niveaux I-IV, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Assets – Actif</b>			
Current assets – Actif à court terme	1 824 467	1 711 775	-6.2
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	715 027	506 776	-29.1
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 617 552	6 936 038	4.8
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 812 051	1 805 674	-0.4
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	256 793	219 958	-14.3
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	62 178	66 683	7.2
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	844 707	347 378	-58.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	263 960	229 254	-13.1
Deferred charges – Frais reportés	627 621	766 602	22.1
<b>Total assets – Total de l'actif</b>	<b>8 747 978</b>	<b>8 386 916</b>	<b>-4.1</b>
<b>Liabilities and capital – Passif et capital</b>			
Current liabilities – Passif à court terme	1 947 637	2 008 593	3.1
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	391 338	433 427	10.8
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 522 881	3 842 339	9.1
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	132 621	117 602	-11.3
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	120 629	106 969	-11.3
Other deferred credits – Autres crédits reportés	236 905	340 460	43.7
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	55 692	50 710	-8.9
Other provisions – Autres provisions	840 992	882 959	5.0
<b>Total liabilities – Total du passif</b>	<b>7 248 695</b>	<b>7 783 058</b>	<b>7.4</b>
<b>Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)</b>			
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	267	244	-8.6
Capital stock – Capital-actions	1 097 876	1 088 041	-0.9
Other paid-in capital – Autre capital versé	419 122	423 490	1.0
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(23 305)	(912 991)	...
Reserves – Réserves	5 590	5 318	-4.9
<b>Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>1 499 282</b>	<b>603 858</b>	<b>-59.7</b>
<b>Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société</b>			
Number of carriers included <sup>2</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>2</sup>	-	-	-
<b>Balance year-end<sup>2</sup> – Solde à la fin de l'année<sup>2</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Total liabilities and capital – Total du passif et du capital</b>	<b>8 747 978</b>	<b>8 386 916</b>	<b>-4.1</b>

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

<sup>2</sup> 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,  
1992

	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
\$ '000					
<b>Assets - Actif</b>					
Current assets - Actif à court terme	1 284 496	52 416	801 063	395 403	35 614
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	423 417	2 916	388 501	32 000	-
Operating-Flight equipment - Équipement de vol	3 825 840	146 825	2 330 880	1 111 487	236 648
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	643 080	16 974	518 026	71 262	36 817
Operating-Ground property and equipment - Biens et équipement d'exploitation au sol	1 792 410	6 185	1 351 192	421 838	13 195
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	814 455	2 588	619 104	186 266	6 497
Operating under capital lease - Flight equipment - Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	102 300	-	-	102 300	-
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	44 500	-	-	44 500	-
Operating under capital lease - Ground property and equipment - Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	800	-	-	800	-
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	800	-	-	800	-
Non-operating property and equipment - Biens et équipements hors exploitation	281 030	-	281 030	-	-
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	207 301	-	207 301	-	-
Deferred charges - Frais reportés	739 303	5 690	592 995	140 618	-
<b>Total assets - Total de l'actif</b>	<b>6 739 460</b>	<b>194 469</b>	<b>4 401 229</b>	<b>1 901 618</b>	<b>242 143</b>
<b>Liabilities and capital - Passif et capital</b>					
Current liabilities - Passif à court terme	1 599 204	47 114	704 004	816 198	31 888
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	285 085	-	-	275 000	10 085
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 224 870	117 022	2 218 426	741 421	148 001
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	83 188	-	-	83 188	-
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	22 091	1 547	-	-	20 544
Other deferred credits - Autres crédits reportés	322 566	-	279 646	40 040	2 880
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	1 214	-	-	1 214	-
Other provisions - Autres provisions	882 755	-	882 755	-	-
<b>Total liabilities - Total du passif</b>	<b>6 420 973</b>	<b>165 683</b>	<b>4 084 831</b>	<b>1 957 061</b>	<b>213 398</b>
<b>Shareholders equity - Avoir des actionnaires</b>					
Capital stock - Capital-actions	845 490	27 941	563 164	220 824	33 561
Other paid-in capital - Autre capital versé	396 166	-	-	396 166	-
Retained earnings - Bénéfices non répartis	( 923 169)	845	( 246 765)	( 672 433)	( 4 816)
Reserves - Réserves	-	-	-	-	-
<b>Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>318 486</b>	<b>28 786</b>	<b>316 398</b>	<b>( 55 443)</b>	<b>28 745</b>
<b>Total liabilities and capital - Total du passif et du capital</b>	<b>6 739 460</b>	<b>194 469</b>	<b>4 401 229</b>	<b>1 901 618</b>	<b>242 143</b>

Tableau 3.8

## Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers  
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1992**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux  
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Assets – Actif</b>			
Current assets – Actif à court terme	103 284	108 380	4.9
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	30 558	31 885	4.3
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	298 692	311 592	4.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	87 529	96 411	10.1
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	10 350	6 859	-33.7
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	1 558	1 498	-3.9
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	6 174	8 780	42.2
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 446	3 105	114.7
Deferred charges – Frais reportés	4 650	5 119	10.1
<b>Total assets – Total de l'actif</b>	<b>363 175</b>	<b>371 600</b>	<b>2.3</b>
<b>Liabilities and capital – Passif et capital</b>			
Current liabilities – Passif à court terme	64 572	59 078	-8.5
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	11 288	10 325	-8.5
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	125 173	127 871	2.2
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	10 260	9 757	-4.9
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	35 293	38 389	8.8
Other deferred credits – Autres crédits reportés	5 890	6 200	5.3
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	7 197	5 767	-19.9
Other provisions – Autres provisions	-	160	...
<b>Total liabilities – Total du passif</b>	<b>259 673</b>	<b>257 547</b>	<b>-0.8</b>
<b>Shareholders equity (Incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)</b>			
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	61	57	-6.6
Capital stock – Capital-actions	54 188	60 748	12.1
Other paid-in capital – Autre capital versé	3 181	5 657	77.8
Retained earnings – Bénéfices non répartis	45 907	46 949	2.3
Reserves – Réserves	225	700	210.7
<b>Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>103 501</b>	<b>114 054</b>	<b>10.2</b>
<b>Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société</b>			
Number of carriers included – Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
<b>Balance year-end – Solde à la fin de l'année</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Total liabilities and capital – Total du passif et du capital</b>	<b>363 175</b>	<b>371 600</b>	<b>2.3</b>

<sup>1</sup> 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, 1992**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,  
1992**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	Total		I		II		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	24	-11.1	4	-	20	-13.0	
<b>Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs</b>							
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	525 969	-3.0	433 108	-2.8	92 861	-3.8	
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	995 580	-11.4	761 011	-12.8	234 569	-6.6	
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	238 238	8.3	148 092	6.1	90 145	12.0	
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	24 358	29.4	13 675	64.8	10 682	1.6	
Aircraft rental – Location d'aéronefs	552 749	13.1	382 323	17.0	170 426	5.1	
Other expenses – Autres dépenses	56 495	-9.1	32 500	-7.2	23 995	-11.5	
<b>Total</b>	2 393 387	-2.6	1 770 709	-3.2	622 679	-0.8	
<b>Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol</b>							
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	244 989	-8.2	203 686	-7.2	41 303	-13.2	
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	175 135	-10.1	120 203	-12.1	54 932	-5.2	
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	132 340	-5.0	71 774	-11.5	60 567	4.1	
Other expenses – Autres dépenses	107 762	-26.1	79 712	-32.3	28 050	-0.1	
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	42 128	-6.5	7 156	2.6	34 972	-8.1	
<b>Total</b>	702 354	-11.3	482 530	-14.2	219 824	-4.4	
<b>In-flight service – Service de vol</b>							
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	352 166	0.9	307 194	1.3	44 972	-1.8	
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	351 711	-2.9	300 951	-2.0	50 760	-8.0	
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	10 833	45.9	8 317	75.3	2 516	-6.2	
Other expenses – Autres dépenses	97 144	1.9	90 080	-2.6	7 064	152.5	
<b>Total</b>	811 854	-0.3	706 542	-0.2	105 312	-1.0	
<b>Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol</b>	213 610	-2.4	179 860	-3.2	33 750	2.2	
<b>Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol</b>	138 385	-9.4	101 922 <sup>2</sup>	-7.0	36 463	-15.5	
<b>Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs</b>	4 259 591	-3.9	3 241 563	-4.5	1 018 027	-2.1	

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.<sup>2</sup> Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11

Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1992

Tableau 3.11

Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –  
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
\$'000				
<b>Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs</b>				
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	19 481	212 204	188 986	12 436
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	21 531	395 275	319 791	24 413
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	3 875	94 934	45 873	3 410
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	966	5 820	5 930	959
Aircraft rental – Location d'aéronefs	-	119 406	251 947	10 970
Other expenses – Autres dépenses	1 350	22 884	1 706	6 561
<b>Total</b>	<b>47 203</b>	<b>850 523</b>	<b>814 233</b>	<b>58 749</b>
<b>Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol</b>				
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	6 867	109 042	79 793	7 984
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	3 248	67 338	44 249	5 368
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	12 048	33 499	26 227	-
Other expenses – Autres dépenses	2 272	60 409	10 967	6 063
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-	-	7 156
<b>Total</b>	<b>24 434</b>	<b>270 289</b>	<b>161 237</b>	<b>26 571</b>
<b>In-flight service – Service de vol</b>				
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	5 289	127 696	169 441	4 768
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	4 341	158 273	133 141	5 196
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	-	4 280	4 037	-
Other expenses – Autres dépenses	506	62 254	27 321	-
<b>Total</b>	<b>10 136</b>	<b>352 503</b>	<b>333 939</b>	<b>9 964</b>
<b>Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol</b>				
	5 474	108 520	56 110	9 757
<b>Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol</b>				
	30 255	. <sup>1</sup>	57 232	14 435
<b>Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs</b>	<b>117 502</b>	<b>1 581 835</b>	<b>1 422 752</b>	<b>119 476</b>

<sup>1</sup> 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, 1992**

## 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, 1992**

		1991	1992	Change Variation
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				%
<b>Levels I-III – Niveaux I-III</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 029	6 018	-0.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	487 473	489 664	0.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 990	7 784	-2.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	266 862	276 910	3.8
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 163	3 059	-3.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	127 767	124 194	-2.8
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 115	8 509	-6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	380 020	373 206	-1.8
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 796	15 678	-6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	597 119	582 291	-2.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 642	6 123	-7.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	240 884	247 411	2.7
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	49 737	47 173	-5.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	2 100 124	2 093 677	-0.3
<b>Level IV – Niveau IV</b>				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	3 814	3 402	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	123 858	121 241	-2.1
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
<b>Levels I-III – Niveaux I-III</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 065 313	3 973 000	-2.3
Cost – Coût	\$ '000	1 139 135	1 043 315	-8.4
Gasoline – Essence	L '000	29 523	32 859	11.3
Cost – Coût	\$ '000	16 242	17 948	10.5
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	775	784	1.1
Cost – Coût	\$ '000	5 359	5 336	-0.4
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	326	347	6.5
Cost – Coût	\$ '000	738	695	-5.8
<b>Level IV – Niveau IV</b>				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	83 665	71 082	-15.0
Cost – Coût	\$ '000	48 334	42 535	-12.0

**Table 4.2****Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, 1992****Tableau 4.2****Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 441	276	1 607	1 297	261
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	370 807	15 610	178 457	164 304	12 436
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 161	195	3 052	2 690	223
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	240 274	6 592	113 514	115 399	4 768
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 228	80	159	889	99
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	62 225	2 633	15 240	41 112	3 240
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 766	233	2 875	3 413	244
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	307 825	9 696	138 474	151 671	7 984
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 381	308	7 277	6 456	339
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	548 996	8 364	301 100	232 706	6 826
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 923	15	4 344	1 564	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	242 526	613	187 837	54 077	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	37 901	1 108	19 315	16 311	1 167
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 772 653	43 508	934 622	759 269	35 254
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 090 559	73 899	1 613 632	1 321 715	81 313
Cost – Coût	\$ '000	779 100	21 581	394 845	338 262	24 413
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	301	16	77	193	15
Cost – Coût	\$ '000	1 639	96	434	1 015	94
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, 1992**

**Tableau 4.3**

**Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	27 231	25 801	-5.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	1 158	1 088	-6.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	65 314	65 438	0.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	6 973	6 542	-6.2
Quebec – Québec	511 278	495 869	-3.0
Ontario	615 778	608 509	-1.2
Manitoba	117 000	115 301	-1.5
Saskatchewan	22 756	24 612	8.2
Alberta	180 983	179 896	-0.6
British Columbia – Colombie-Britannique	511 895	527 621	3.1
Yukon	5 820	9 593	64.8
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	29 695	33 703	13.5
Total	2 095 881	2 093 974	-0.1
<b>International</b>			
Total	128 101	120 944	-5.6
<b>Note:</b> 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, 1992**

Type of power plant and aircraft weight group	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien							
	Total		I		II			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation		
kg	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%		
<b>Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe</b>								
<b>Jet – À réaction</b>								
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	36	-12.2	27	-12.9	10	...		
(68 040 – 158 757)	119	4.4	83	-	31	14.8		
(34 020 – 68 039)	103	-2.8	90	-4.3	12	20.0		
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	58	-19.4	7	...	-	-100.0		
Total jet – Total à réaction	316	-5.1	207	-3.7	53	8.2		
<b>Turboprop – Turbopropulseurs</b>								
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	193	5.5	42	2.4	126	9.6		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	315	-0.9	10	-44.4	66	-2.9		
Total turboprop – Total turbopropulseurs	508	1.4	52	-11.9	192	4.9		
<b>Piston – À pistons</b>								
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	54	3.8	-	...	15	...		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	901	-5.2	-	...	34	-15.0		
Total piston – Total à pistons	955	-4.7	-	...	49	-10.9		
<b>Total</b>	<b>1 779</b>	<b>-3.1</b>	<b>259</b>	<b>-5.8</b>	<b>294</b>	<b>2.4</b>		
<b>Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante</b>								
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	160	8.1	-	...	-	...		
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	608	-1.1	-	...	-	...		
<b>Total</b>	<b>768</b>	<b>0.7</b>	<b>-</b>	<b>...</b>	<b>-</b>	<b>...</b>		
<b>Total fleet – Total de la flotte</b>	<b>2 547</b>	<b>-2.0</b>	<b>259</b>	<b>-5.8</b>	<b>294</b>	<b>2.4</b>		
		III			IV			
		1992	Change 1992/1991 Variation		1992	Change 1992/1991 Variation		
		No. – Nbre	% No. – Nbre		No. – Nbre	% No. – Nbre		
<b>Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe</b>								
<b>Jet – À réaction</b>								
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	-	...	-	...	-	...		
(68 040 – 158 757)	-	...	-	4	...	...		
(34 020 – 68 039)	2	...	-	-	-	...		
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	30	3.4	21	-	25	-38.2		
Total jet – Total à réaction	32	3.2	-	-	-	-34.2		
<b>Turboprop – Turbopropulseurs</b>								
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	17	6.3	8	-	87	-27.3		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	160	24.0	79	-	87	-23.3		
Total turboprop – Total turbopropulseurs	177	22.1	-	-	-	-23.7		
<b>Piston – À pistons</b>								
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	21	10.5	18	-	437	...		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	448	1.8	419	-	437	-10.5		
Total piston – Total à pistons	469	2.2	-	-	-	-		
<b>Total</b>	<b>678</b>	<b>6.8</b>	<b>549</b>	<b>-</b>	<b>549</b>	<b>-14.2</b>		
<b>Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante</b>								
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	6	...	154	-	597	4.1		
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	11	...	597	-	-	-1.2		
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>54.5</b>	<b>751</b>	<b>-</b>	<b>751</b>	<b>-0.1</b>		
<b>Total fleet – Total de la flotte</b>	<b>695</b>	<b>7.6</b>	<b>1 300</b>	<b>-</b>	<b>1 300</b>	<b>-6.6</b>		

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1992

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
kg			No. – Nbre				
<b>Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe</b>							
<b>H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)</b>							
	Boeing	747	12	-	9	3	-
	Lockheed	Tristar	6	-	7	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	8	-	-	8	-
<b>G (68 040 – 158 757)</b>	Airbus	A320	42	-	31	10	-
	Boeing	727	4	-	4	-	-
	Boeing	767	33	-	21	12	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	-	5	-	-
<b>F (34 020 – 68 039)</b>	Boeing	737	49	-	-	50	-
	British Aerospace	BAE146	5	5	-	-	-
	McDonnell Douglas	DC9	35	-	35	-	-
<b>E (15 877 – 34 019)</b>	Convair	CV580	1	-	-	-	1
	Fokker	F28	7	-	-	-	7
<b>D (8 166 – 15 876)</b>	de Havilland	DHC8	38	18	-	-	20
	Short Brothers	Shorts 360	3	-	-	-	3
<b>C (3 403 – 8 165)</b>	British Aerospace	Jetstream 31	6	6	-	-	-
	de Havilland	DHC6	4	4	-	-	-
<b>Total</b>			259	33	112	83	31

**Part II****FARE BASIS****Section 6****FARE BASIS DATA****Domestic and International Air Fare Indexes**

In 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) was 140.3, down 2.9% compared to the previous year. Decreases in the economy<sup>1</sup> and discount fare indexes, combined with a higher proportion of discount passenger-kilometres, explained this decrease. The economy fare index fell 1.6% to 150.8, while the discount fare index fell 2.1% to 131.0. This was the first decrease for the economy fare index after eight consecutive annual increases.

When compared to 1991, the all fare index fell faster in the northern sector where services are still regulated (-5.0%), than in the southern sector (-2.7%). The discount fare index rose by 2.1% in the northern sector, in contrast to the decrease of 2.2% registered in the southern region. In the northern zone, the economy fare index posted a drop of 1.2%, similar to the decrease of 1.6% posted in the southern zone.

In international markets, the air fare index for all fares fell by 3.0% in 1992 compared to 1991. Over the same period, the international discount fare index decreased by 2.5% while the economy fare index showed a marginal change of 0.1%.

**Discount Fare Utilization****Domestic Sector**

In 1992, a record 67.5% 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 1.3 percentage points from the previous record of 66.2% reported in 1991. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 71.9%, up from 71.3% in 1991.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 68.4% of the traffic in 1992, up from 67.4% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 0.3 percentage points (72.2% to 72.5%) during this

**Partie II****BASE TARIFAIRE****Section 6****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE****Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**

En 1992, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) était de 140,3, en baisse de 2,9% par rapport à l'année précédente. Des baisses dans les indices des tarifs économiques<sup>1</sup> et réduits, et une plus grande proportion des passagers-kilomètres à tarif réduit, expliquent conjointement cette diminution. L'indice des tarifs de la classe économique a diminué de 1,6% pour s'établir à 150,8, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 2,1% pour s'établir à 131,0. Ceci représente la première diminution pour l'indice des tarifs économiques après huit augmentations annuelles consécutives.

Par rapport à 1991, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué plus rapidement dans le secteur nord (-5,0%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (-2,7%). L'indice des tarifs réduits a augmenté de 2,1% dans le secteur nord, alors qu'il a diminué de 2,2% dans le secteur sud. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a diminué de 1,2%, soit une baisse similaire à celle de 1,6% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué de 3,0% en 1992 par rapport à 1991. Au cours de la même période, l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a diminué de 2,5% alors que l'indice de la classe économique a connu un changement marginal de 0,1%.

**Utilisation de tarifs réduits****Secteur intérieur**

En 1992, 67,5% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I, soit un niveau record, se sont prévalués d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 1,3 point de pourcentage par rapport au sommet précédent de 66,2% l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 71,3% en 1991 à 71,9% en 1992, soit un sommet record.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 68,4% du trafic en 1992, une augmentation par rapport à 67,4% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 0,3 point de pourcentage

<sup>1</sup> Includes business fares.

<sup>1</sup> Comprend la classe affaires.

Table 6.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group  
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1989-1992

Tableau 6.1

Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1989-1992

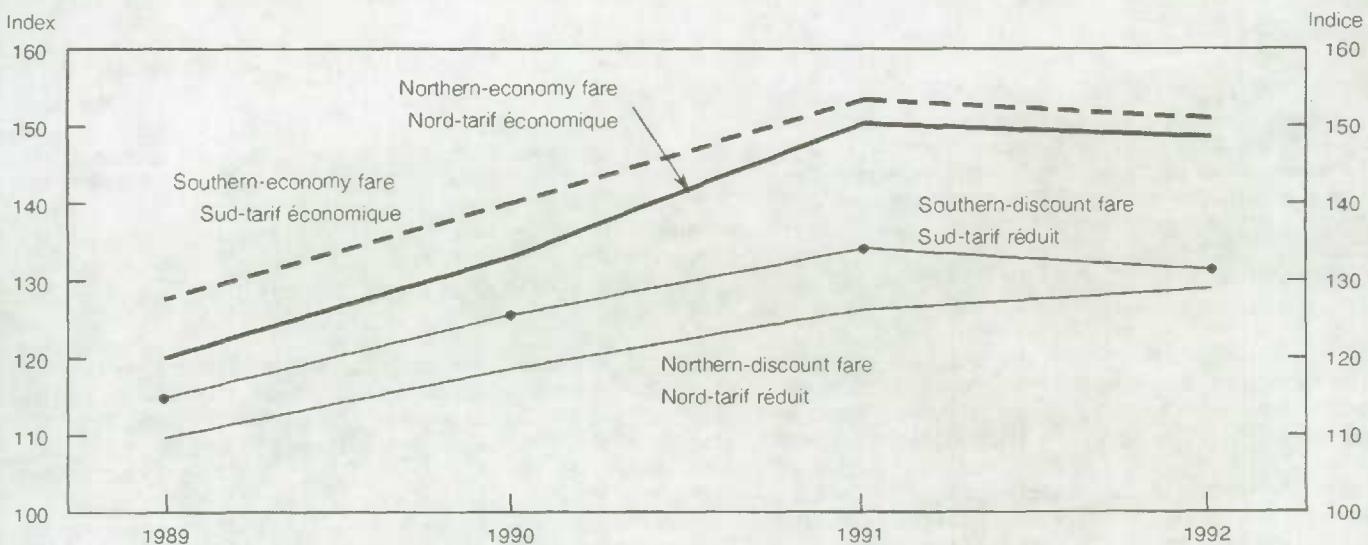
Sector Secteur	Year Année	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
<b>Domestic - Intérieur</b>	<b>1989</b>	121.6	127.0	114.7
	<b>1990</b>	133.2	139.8	125.1
	<b>1991</b>	144.5	153.3	133.8
	<b>1992</b>	140.3	150.8	131.0
Southern services - Services secteur sud	1989	121.8	127.4	114.7
	1990	133.4	140.0	125.2
	1991	144.6	153.4	134.0
	1992	140.7	151.0	131.1
Northern services - Services secteur nord	1989	115.9	119.7	109.5
	1990	126.8	133.1	118.5
	1991	140.3	150.4	126.1
	1992	133.3	148.6	128.8
<b>International</b>	<b>1989</b>	104.4	113.6	102.7
	<b>1990</b>	108.0	121.5	104.9
	<b>1991</b>	116.4	136.9	111.0
	<b>1992</b>	112.9	137.1	108.2

Figure 6.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1989-1992

Figure 6.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1989-1992



**Table 6.2**

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1991	1992	1991	1992	1991
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.2	0.1	4.0	5.4	25.6	22.4	66.2	67.5	4.1	4.6
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.1	4.2	5.7	24.0	21.0	67.4	68.4	4.2	4.8
Short-Haul – Court-courrier	0.1	--	2.0	3.6	31.9	28.7	62.3	63.7	3.7	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.1*	6.4	7.7	16.2	13.8	72.3	72.9	4.7	5.5
Northern services – Services secteur nord	-	-	0.5	0.4	53.3	48.0	45.0	50.6	1.2	1.0
<b>International</b>	0.6	0.3	5.7	5.5	10.1	8.5	76.0	77.3	7.6	8.4

**Table 6.3**

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre	1991	1992	1991	1992	1991
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.4	0.1*	6.5	7.6	17.4	15.0	71.3	71.9	4.4	5.3
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.1*	6.7	7.9	16.2	14.0	72.2	72.5	4.6	5.5
Short-Haul – Court-courrier	0.1	--	2.3	3.9	29.4	26.3	64.6	65.7	3.5	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.1*	7.6	8.7	13.4	11.5	73.7	73.9	4.8	5.8
Northern services – Services secteur nord	-	-	0.6	0.5	49.5	44.0	48.7	54.6	1.2	0.9
<b>International</b>	0.8	0.4	7.4	6.4	6.2	5.8	78.6	79.4	7.0	8.0

**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, 1992**

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, 1992**

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre					
	1991	1992	1991	1992	1991 <sup>1</sup>	1992	1991	1992	1991	1992
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	—	5.8	4.9	26.8	26.0	65.0	66.2	2.4	2.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	--*	5.3	6.7	21.4	19.9	69.0	68.5	4.1	4.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2	0.1*	3.3	6.6	23.5	20.0	68.8	67.7	4.2	5.6
Ontario	0.3	0.1	5.1	7.3	20.1	17.2	69.9	69.8	4.5	5.7
Manitoba	0.1	--*	3.9	5.4	26.9	23.3	64.7	66.3	4.4	5.0
Saskatchewan	0.1*	--*	2.5	3.8	26.7	25.5	66.3	67.2	4.4	3.5
Alberta	0.2	--*	3.8	4.2	31.7	27.1	61.3	65.3	3.1	3.4
British Columbia <sup>1</sup> – Colombie-Britannique <sup>1</sup>	0.2	0.1*	3.1	3.7	28.6	26.1	64.0	66.2	4.1	3.9
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	4.0	5.4	25.6	22.4	66.2	67.5	4.1	4.6

<sup>1</sup> 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'.

period. In contrast, for northern services, 50.6% of passenger traffic (representing 54.6% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1991, the corresponding figures were 45.0% for passengers and 48.7% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers and 96% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount fares on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). The highest rate of discount fare use in 1992 was reported on long-haul services in the southern domestic (deregulated) sector, where 72.9% of passengers travelled on discount fares, accounting for 73.9% of passenger-kilometres; this compared with 63.7% and 65.7% respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

(72.2% à 72.5%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 50,6% du trafic de passagers (représentant 54,6% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 45,0% et 48,7% respectivement en 1991.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% 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). Le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1992 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur sud (la zone libéralisée), où 72,9% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 73,9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,7% et 65,7%.

Table 6.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992**

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							
	1991	1992	Change Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	No. – Nbre ('000)		%									%	
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>													
Calgary	1 070	1 018	-4.9	0.1*	~	2.3	2.4	32.9	28.4	61.6	66.3	3.0	2.8
Edmonton <sup>1</sup>	450	393	-12.7	~	~	0.7	0.7	55.0	50.6	42.8	47.4	1.5	1.3
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>2</sup>	809	754	-6.7	0.2	0.1*	2.7	6.5	22.5	19.4	70.7	68.9	3.8	5.2
Ottawa	523	518	-1.0	0.3*	0.1*	3.3	6.5	32.1	26.6	60.0	61.0	4.4	5.8*
Regina	143	144	0.7	~	~	0.9	1.7*	34.5	35.7	60.7	59.9	3.9	2.7
Saskatoon	139	140	0.1	~	~	0.7*	0.9*	34.8	35.2	60.3	61.8	4.1	2.2
Toronto	1 353	1 299	-4.0	0.2	0.1*	2.8	6.1	25.3	21.5	67.7	66.8	4.1	5.5
Vancouver	1 151	1 139	-1.1	0.1*	~	1.8	2.2	32.5	29.8	61.7	64.4	3.9	3.6
Winnipeg	113	110	-2.4	~	~	1.0	1.4	46.9	49.8	49.4	46.7	2.7	2.1
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>													
Calgary	557	553	-0.8	0.5	0.1*	8.9	9.6	14.1	11.8	72.4	73.1	4.0	5.4
Edmonton <sup>1</sup>	593	579	-2.4	0.2	~	4.8	5.6	20.7	17.3	70.2	72.7	4.1	4.4
Halifax	553	534	-3.4	0.2*	~	5.3	6.7	21.4	19.9	69.0	68.5	4.1	4.9
Montréal <sup>2</sup>	315	316	0.4	0.2*	~	5.7	7.6	20.4	17.3	68.6	68.7	5.1	6.5
Ottawa	265	280	5.9	0.2*	~	8.6	9.6	22.2	17.7	64.5	67.5	4.6	5.2
Regina	115	106	-7.8	~	~	4.5	7.5	15.7	11.4	74.9	76.5	4.8	4.6
Saskatoon	118	109	-7.8	~	~	4.9	6.8	14.1	11.9	75.3	76.0	5.5	5.3
Toronto	2 196	2 195	~	0.4	0.1	6.9	8.2	13.4	12.0	74.5	73.9	4.7	5.8
Vancouver	1 198	1 229	2.6	0.4	0.2*	6.8	7.9	14.3	12.3	73.2	74.0	5.2	5.5
Winnipeg	605	591	-2.3	0.1	~	4.7	6.5	20.7	15.9	69.5	71.8	4.9	5.8

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

<sup>2</sup> 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'.

The increase in the proportion of discount fares in 1992 compared to 1991 can be attributed to one principal factor. 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 survey also indicates that the first class passenger is rapidly becoming an endangered species on domestic scheduled services. In 1992, the proportion of first class passengers and passenger-kilometres both reached an all-time low of 0.1%. This continues the trend to ever fewer first-class passengers that began in 1988.

Tableau 6.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992**

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							
	1991	1992	Change Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	No. – Nbre ('000)		%									%	
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>													
Calgary	1 070	1 018	-4.9	0.1*	~	2.3	2.4	32.9	28.4	61.6	66.3	3.0	2.8
Edmonton <sup>1</sup>	450	393	-12.7	~	~	0.7	0.7	55.0	50.6	42.8	47.4	1.5	1.3
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>2</sup>	809	754	-6.7	0.2	0.1*	2.7	6.5	22.5	19.4	70.7	68.9	3.8	5.2
Ottawa	523	518	-1.0	0.3*	0.1*	3.3	6.5	32.1	26.6	60.0	61.0	4.4	5.8*
Regina	143	144	0.7	~	~	0.9	1.7*	34.5	35.7	60.7	59.9	3.9	2.7
Saskatoon	139	140	0.1	~	~	0.7*	0.9*	34.8	35.2	60.3	61.8	4.1	2.2
Toronto	1 353	1 299	-4.0	0.2	0.1*	2.8	6.1	25.3	21.5	67.7	66.8	4.1	5.5
Vancouver	1 151	1 139	-1.1	0.1*	~	1.8	2.2	32.5	29.8	61.7	64.4	3.9	3.6
Winnipeg	113	110	-2.4	~	~	1.0	1.4	46.9	49.8	49.4	46.7	2.7	2.1
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>													
Calgary	557	553	-0.8	0.5	0.1*	8.9	9.6	14.1	11.8	72.4	73.1	4.0	5.4
Edmonton <sup>1</sup>	593	579	-2.4	0.2	~	4.8	5.6	20.7	17.3	70.2	72.7	4.1	4.4
Halifax	553	534	-3.4	0.2*	~	5.3	6.7	21.4	19.9	69.0	68.5	4.1	4.9
Montréal <sup>2</sup>	315	316	0.4	0.2*	~	5.7	7.6	20.4	17.3	68.6	68.7	5.1	6.5
Ottawa	265	280	5.9	0.2*	~	8.6	9.6	22.2	17.7	64.5	67.5	4.6	5.2
Regina	115	106	-7.8	~	~	4.5	7.5	15.7	11.4	74.9	76.5	4.8	4.6
Saskatoon	118	109	-7.8	~	~	4.9	6.8	14.1	11.9	75.3	76.0	5.5	5.3
Toronto	2 196	2 195	~	0.4	0.1	6.9	8.2	13.4	12.0	74.5	73.9	4.7	5.8
Vancouver	1 198	1 229	2.6	0.4	0.2*	6.8	7.9	14.3	12.3	73.2	74.0	5.2	5.5
Winnipeg	605	591	-2.3	0.1	~	4.7	6.5	20.7	15.9	69.5	71.8	4.9	5.8

La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1992 par rapport à 1991 peut être attribuée à un principal facteur. Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement.

L'enquête montre également que les passagers voyageant en première classe constituent une espèce en voie de disparition dans les services réguliers intérieurs. En 1992, la proportion des passagers et des passagers-kilomètres de la première classe a atteint son plus faible niveau jamais connu, soit 0,1%. Ceci continue la tendance à la baisse de la proportion des passagers de la première classe, laquelle a commencé en 1988.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992

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						
		Change 1992	Change 1992/1991 Variation		Change 1992	Change 1992/1991 Variation		Change 1992	Change 1992/1991 Variation			
		\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>												
Calgary	–	...	213.4	0.8	144.8	-1.8	99.3	2.0	77.5	7.9		
Edmonton <sup>1</sup>	–	...	123.2	5.5	127.0	-1.2	83.9	1.3	61.3	29.4		
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>2</sup>	227.1*	-9.7	212.0	4.6	175.5	-3.2	124.6	6.2	79.8	-1.8		
Ottawa	210.3*	2.8	181.8	8.0	152.9	-0.3	105.1	7.8	86.5*	15.3		
Regina	–	...	187.2*	-2.1	176.8	-2.6	106.2	-3.8	78.0	21.7		
Saskatoon	–	...	147.2*	-18.0	174.0	-1.6	97.9	-9.2	66.3	12.6		
Toronto	218.6*	2.7	205.9	7.9	168.2	-2.5	118.5	5.5	86.8	4.6		
Vancouver	183.3*	-6.7	208.8	-3.3	151.8	-3.9	92.7	8.1	68.0	24.1		
Winnipeg	–	...	196.0*	-8.7	214.9	-2.6	118.1	2.3	102.1	16.0		
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>												
Calgary	694.5*	-0.3	572.7	-1.1	410.7	-1.8	203.8	-4.8	209.8	-2.6		
Edmonton <sup>1</sup>	–	...	469.7	-5.7	327.5	-0.3	168.7	-3.3	176.9	-1.1		
Halifax	348.5*	-8.8	311.7	-0.1	249.8	-5.8	134.5	-3.7	142.0	4.2		
Montréal <sup>2</sup>	–	...	566.4	-5.7	367.9	-3.5	209.4	-6.1	202.0	-5.8		
Ottawa	–	...	535.5	-2.6	375.6	-4.2	207.3	-1.7	233.1	-2.8		
Regina	–	...	440.7	-2.3	376.2	-2.0	171.7	-5.8	166.2	7.3		
Saskatoon	–	...	449.6	-1.8	364.7	-3.6	170.8	-1.3	149.3	-2.9		
Toronto	728.1*	-0.1	540.1	-2.4	363.2	-5.1	186.9	-5.7	182.9	-6.2		
Vancouver	663.8*	-18.6	629.3	-0.5	382.6	-2.2	204.8	-4.4	206.2	-7.6		
Winnipeg	388.6*	18.9	386.8	-1.0	330.8	-1.8	156.4	-2.3	154.6	3.8		

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

<sup>2</sup> 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 1992, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, a record 77.3% (or over three out of every four) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented a rise of 1.3 percentage points compared to 1991. In terms of international passenger-kilometres, a record 79.4% were discount, up from 78.6% in 1991.

### Secteur international

En 1992, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, un sommet record de 77,3% (ou plus de trois passagers sur quatre) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 1,3 point de pourcentage par rapport à 1991. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint un sommet record de 79,4%, soit une hausse par rapport au pourcentage de 78,6% enregistré en 1991.

Table 6.7

**Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992**

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, 1992**

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation	Change 1992	1992/1991 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	10.3	-5.3	23.2*	-10.1	21.4	0.6	17.6	-8.0	8.1	-5.0	7.6	-9.3
Large-Medium/Grand-moyen	13.9	-4.8	31.3*	8.9	25.6	6.3	23.9	-4.8	10.9	-3.5	10.5	-1.8
Large-Small/Grand-petit	16.2	-3.1	23.5*	-12.5	24.0	2.1	29.1	-3.4	12.8	-1.7	10.2	-3.5
Medium-Medium/Moyen-moyen	15.5	-2.3	-	...	25.8	0.4	23.7	0.3	11.5	-2.5	13.1	-1.7
Medium-Small/Moyen-petit	19.1	-3.9	-	...	27.5	-3.9	27.9	-4.5	13.9	-3.8	12.3	6.1
Small-Small/Petit-petit	30.5	-13.7	-	...	49.2*	6.8	43.0	-1.2	21.1	-14.0	15.9	68.2

**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 international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1992, less than 8.5% of international passengers flew on an economy class ticket.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1992, moins de 8,5% des passagers internationaux ont voyagé en utilisant des tarifs de la classe économique.

## Provincial Synopsis

In 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The percentages varied very little from one province to another, ranging from 65.3% for Alberta to 69.8% for Ontario (see Table 6.4). All provinces were very near to the national average of 67.5%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

## Sommaire provincial

En 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. A cet égard, les pourcentages ont très peu varié d'une province à l'autre, oscillant entre 65,3% en Alberta et 69,8% en Ontario (voir tableau 6.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 67,5%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec ou du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Between 1991 and 1992, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, all posting increases with the exception of Nova Scotia and Quebec, which posted declines of 0.5 and 1.1 percentage points, respectively. The largest increases were 4.0 percentage points in Alberta, and 2.2 percentage points in British Columbia and the Territories. In Ontario, the proportion remained virtually unchanged.

### 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 1992 increased in five of the ten selected Canadian cities<sup>2</sup>. The gains ranged from 1.0 percentage point in Ottawa to 4.7 percentage points in Calgary. The largest decrease during this period was 2.7 percentage points in Winnipeg.

For long-haul trips (800 kilometres or more), eight out of the ten cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.1 percentage point in Montréal to 3.0 percentage points in Ottawa. In seven of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%; Regina (76.5%) ranked first, followed by Saskatoon (76.0%) and Vancouver (74.0%).

For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (9.6% each), followed by Toronto (8.2%). All ten cities showed increases in the proportion of business class travellers.

### Average Fares

In 1992, the average air fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs was \$178, down by 1.7% from the \$181 average fare of 1991, and well below the record \$190 average domestic fare reported by the major carriers in 1990. The average fare for all international city-pairs amounted to \$340, a decrease of less than 0.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the average domestic air fare ranged between a high of \$199 in Toronto, to a low of \$163 in Saskatoon. The average domestic air fare of \$178 was also exceeded in Vancouver (\$190) and Winnipeg (\$194). The average domestic fare decreased in seven of the ten cities<sup>2</sup>, with decreases ranging from -1.5% in Vancouver to -4.2% in Regina. Montréal (0.9%) and Ottawa (0.8%) posted the only increases over the study period.

Entre 1991 et 1992, l'utilisation accrue de tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces à l'exception de la Nouvelle-Écosse et du Québec qui ont enregistré des baisses de 0,5 et 1,1 point de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta (4,0 points de pourcentage) et en Colombie-Britannique et les territoires (2,2 points de pourcentage).

### 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 1992 a augmenté dans cinq des dix villes canadiennes choisies<sup>2</sup>. Les progressions variaient entre 1,0 point de pourcentage à Ottawa et 4,7 points de pourcentage à Calgary. La baisse la plus forte au cours de cette période a été observée à Winnipeg (2,7 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), huit des dix villes d'embarquement ont enregistré des gains, compris entre 0,1 point de pourcentage à Montréal et 3,0 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70,0% dans sept des dix villes: Regina (76,5%) s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (76,0%) et Vancouver (74,0%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (9,6%), suivie de Toronto (8,2%). Toutes les villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

### Tarifs moyens

En 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$178, ce qui représente une baisse de 1,7% par rapport au tarif moyen de \$181 observé en 1991. Ce montant est bien inférieur au tarif moyen record de \$190 déclaré par les principaux transporteurs en 1990. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à \$340, soit une baisse de moins de 0,2% 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 \$199 à Toronto et \$163 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national de \$178 à Vancouver (\$190) et Winnipeg (\$194). Il a diminué dans sept des dix villes<sup>2</sup>, les pertes oscillant entre -1,5% à Vancouver et -4,2% à Regina. Montréal (0,9%) et Ottawa (0,8%) ont enregistré les seules hausses au cours de la période sous étude.

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

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

In 1992, the business class fares for short-haul services increased in five of the ten selected cities<sup>2</sup>, whereas for the long-haul services business class fares decreased in all ten cities (see Table 6.6). Economy class fares decreased in all ten cities on both short-haul<sup>2</sup> and long-haul routes. This table also shows that the average discount fares rose in seven cities<sup>2</sup> for short-haul trips, with the exception of Regina and Saskatoon, where they decreased by 3.8% and 9.2%, respectively. For long-haul trips, average discount fares fell in all ten selected Canadian cities. Toronto (-5.7%) and Regina (-5.8%) posted the largest decreases for long-haul trips during 1992.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares (\$629) for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. Calgary recorded the highest short-haul business class fares (\$213). For economy fares, Winnipeg registered a high of \$215 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$411 for long-haul trips.

### **Yields from a Hub Perspective**

In 1992, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers for all domestic scheduled fares fell in every hub category compared to 1991 (see Table 6.7). The largest decrease was 13.7% in the hub category "small-small". However, this category still returned the highest average yield, of over 30 cents per passenger-kilometre.

The highest average yield for a specific fare category was 49.2 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which increased by 6.8% relative to last year. The lowest average yield was 7.6 cents for "other" class fares in the hub category "large-large", which decreased by 9.3% from last year.

Discount fare yields decreased in all hub categories, while economy fare yields decreased in all but one hub category, "medium-medium". In contrast, business class yields increased in every hub category except "medium-small".

In general, the lowest yields in each fare category are found in the hub category "large-large". The highest average yields are invariably found in the category "small-small".

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

En 1992, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans cinq des dix villes choisies<sup>2</sup>, tandis que pour les services long-courriers, ces tarifs ont diminué dans toutes les villes (voir tableau 6.6). Les tarifs de la classe économique ont diminué dans toutes les villes pour les voyages court-courriers<sup>2</sup> et long-courriers. Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrus dans sept des dix villes<sup>2</sup> pour les services court-courriers, à l'exception de Regina et Saskatoon, où ils ont diminué de 3,8% et 9,2%, respectivement. Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont diminué dans toutes les villes canadiennes choisies. Toronto (-5,7%) et Regina (-5,8%) ont enregistré les baisses les plus fortes pour les services long-courriers en 1992.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (\$629); la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. Calgary a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (\$213). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$215 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$411 pour les voyages long-courriers.

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

Comme l'indique le tableau 6.7, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour le groupe tarifaire "tous les tarifs", dans le marché intérieur régulier, a diminué dans toutes les catégories de villes-pivots en 1992 par rapport à 1991. La baisse la plus forte était de -13,7% dans la catégorie de villes-pivots "petit-petit". Néanmoins, cette catégorie a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit plus de 30,5 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 49,2 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots "petit-petit", lequel s'est accru de 6,8% par rapport à 1991. Le revenu moyen le moins élevé était de 7,6 cents pour le groupe tarifaire "autre", dans la catégorie de villes-pivots "grand-grand"; ceci représente une diminution de 9,3% par rapport à 1991.

Le revenu moyen pour les tarifs réduits a diminué dans toutes les catégories de villes-pivots, alors que le revenu moyen de la classe économique a diminué dans presque toutes les catégories: la seule exception dénotée est pour la catégorie "moyen-moyen". Les revenus moyens de la classe affaires, par contre, ont enregistré des gains dans toutes les catégories de villes-pivots, sauf pour la catégorie "moyen-petit".

Généralement, on observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la catégorie de villes-pivots "grand-grand". Le revenu moyen le plus élevé est invariablement observé dans la catégorie "petit-petit".

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

**Part III**  
**CIVIL AVIATION**

**Section 7**  
**AIRCRAFT MOVEMENTS**

Table 7.1

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement, 1992**

**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, 1992**

Type of movement Genre de mouvement	1991 No. - Nbre	1992 No. - Nbre	Change Variation
			%
<b>By sector – Par secteur</b>			
Domestic – Intérieur	3 086 933	3 001 577	-2.77
Transborder – Transfrontalier	342 831	353 823	3.21
International – International	57 895	60 528	4.55
<b>By type of operation – Par genre d'exploitation</b>			
Total commercial <sup>1</sup> – Total commerciaux <sup>1</sup>	2 679 111	2 614 553	-2.41
Private – Privés	645 257	627 742	-2.71
Government – Officiels	163 291	173 633	6.33
<b>By flight rules – Par règle de vol</b>			
Instrument flights – Vols aux instruments	1 874 797	1 904 140	1.57
Visual flights – Vols à vue	1 612 862	1 511 788	-6.27
<b>By type of power plant – Par groupe motopropulseur</b>			
Jet – À réaction	864 240	876 689	1.44
Turboprop – Turbopropulseurs	993 251	1 005 675	1.25
Piston – À pistons	1 429 925	1 338 875	-6.37
Helicopter – Hélicoptères	195 256	182 323	-6.62
Other – Autres	4 987	12 366	147.96
<b>By wake turbulence weight group – Par groupe de poids pour la turbulence de sillage</b>			
0 – 5 670 kg	1 889 748	1 800 915	-4.70
5 671 – 136 077 kg	1 468 008	1 500 074	2.18
136 078 kg or more – 136 078 kg ou plus	129 903	114 939	-11.52
Total itinerant movements – Total mouvements itinérants	3 487 659	3 415 928	-2.06

<sup>1</sup> Includes foreign carriers. – Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

**Total Aircraft Movements at Transport Canada  
Towered Airports, by Class of Operation, 1992**

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés  
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la  
classe de vol, 1992**

Rank 1992	Rank 1991	Airport	Total		Itinerant		Local	
			1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	327 526	1.6	327 526	1.6	-	...
2	2	Vancouver Int'l. BC-CB	289 904	0.6	289 904	0.6	-	...
3	3	Boundary Bay BC-CB	208 040	-10.7	79 776	-6.3	128 264	-13.2
4	5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	205 228	-1.6	200 686	-2.1	4 542	27.5
5	6	Montréal / Dorval QUE-QC	197 464	0.0	197 460	0.0	4	-94.4
6	7	Victoria Int'l. BC-CB	186 293	-0.7	113 544	0.2	72 749	-2.1
7	4	St. Hubert QUE-QUE	181 601	-13.4	69 756	-11.9	111 845	-14.3
8	8	Abbotsford BC-CB	169 906	-3.0	63 599	-7.1	106 307	-0.3
9	10	Ottawa Int'l. ONT	157 482	-3.2	122 848	-3.2	34 634	-3.5
10	9	Toronto/Buttonville ONT	141 580	-13.3	64 810	-15.1	76 770	-11.7
11	13	Winnipeg Man	139 860	-0.2	104 481	0.0	35 379	-0.7
12	12	Québec QUE-QC	125 730	-10.9	99 478	-3.8	26 252	-30.2
13	11	Springbank ALTA-ALB	122 139	-15.2	35 558	-17.1	86 581	-14.3
14	14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	118 564	-4.4	116 065	-4.4	2 499	-4.7
15	21	Thunder Bay ONT	117 138	8.6	54 186	-5.3	62 952	24.2
16	18	Halifax Int'l. NS-NE	112 148	0.2	90 920	3.9	21 228	-13.0
17	20	London ONT	103 761	-4.1	57 613	-2.7	46 148	-5.9
18	16	Hamilton City ONT	102 200	-10.7	43 221	-11.9	58 979	-9.9
19	15	Toronto Island ONT	101 374	-13.7	55 788	-8.8	45 586	-19.0
20	17	Pitt Meadows BC-CB	97 131	-13.5	42 491	-5.4	54 640	-18.9
21	25	St. Honoré QUE-QUE	96 838	2.9	45 925	65.5	50 913	-23.3
22	22	Sudbury ONT	96 476	-10.0	51 172	-6.5	45 304	-13.7
23	24	Saskatoon SASK	96 115	0.8	58 714	4.4	37 401	-4.3
24	27	Waterloo-Guelph ONT	85 246	-4.4	46 860	-7.1	38 386	-1.0
25	19	St. Andrews MAN	84 923	-23.9	24 884	-9.4	60 039	-28.7
26	23	North Bay ONT	82 791	-22.2	31 547	-6.0	51 244	-29.6
27	30	Oshawa ONT	82 480	1.6	37 306	1.5	45 174	1.8
28	35	Sault Ste Marie ONT	79 990	19.2	37 263	19.5	42 727	18.9
29	26	Villeneuve ALTA-ALB	77 448	-14.8	16 217	-16.8	61 231	-14.2
30	29	Regina SASK	75 838	-6.9	53 967	-2.0	21 871	-17.1
31	32	Windsor ONT	70 978	-3.3	32 316	-2.0	38 662	-4.5
32	28	Langley BC-CB	69 561	-18.6	30 121	-12.5	39 440	-22.7
33	31	Moncton NB	69 423	-8.1	40 804	3.1	28 619	-20.4
34	33	Edmonton Int'l ALTA-ALB	66 168	-4.5	55 051	-2.5	11 117	-13.2
35	38	Kelowna BC-CB	64 401	9.8	41 557	6.1	22 844	17.4
36	34	St. John's NFLD-TN	63 692	-6.7	41 645	-6.6	22 047	-7.0
37	37	Vancouver Harbour BC-CB	58 388	-4.8	51 545	-2.9	6 843	-17.2
38	36	Montréal/Mirabel QUE-QUE	56 706	-8.1	46 397	-2.2	10 309	-27.7
39	41	Yellowknife NWT-TNO	56 376	20.7	29 498	3.8	26 878	47.0
40	39	Prince George BC-CB	51 425	-8.9	32 755	0.8	18 670	-22.1
41	40	St. Jean QUE-QUE	51 133	-3.7	21 680	-15.9	29 473	7.8
42	48	Whitehorse YT	45 794	15.3	22 789	8.8	23 005	22.7
43	45	Sept Iles QUE-QUE	44 030	3.7	32 578	-4.7	11 452	38.8
44	43	Fort McMurray ALTA-ALB	43 287	-2.4	23 731	-5.5	19 556	1.6
45	49	Fredericton NB	43 091	14.5	30 400	6.3	12 691	40.2
46	44	Kamloops BC-CB	42 139	-4.0	29 174	2.6	12 965	-16.2
47	47	Gander Int'l NFLD-TN	42 067	5.6	31 336	3.0	10 731	14.0
48	46	Penticton BC-CB	38 005	-5.3	20 371	-1.4	17 634	-9.4
49	50	Thompson MAN	34 619	-7.1	27 883	-3.0	6 736	-20.9
50	51	Saint John NB	34 330	6.3	25 316	9.3	9 014	-1.3
51	42	Lethbridge ALTA-ALB	34 292	-22.7	19 124	-11.2	15 168	-33.6
52	52	Grande Prairie ALTA-ALB	30 681	-2.4	22 598	-4.2	8 083	3.2
53	53	Charlottetown PEI-IPÉ	26 287	-10.3	21 382	-0.4	4 905	-37.4
54	54	Fort St. John BC-CB	25 146	-13.3	19 584	-15.9	5 562	-2.8
55	56	Val D'or QUE-QC	20 446	-7.5	17 464	-3.5	2 982	-25.4
56	55	Baie Comeau QUE-QC	19 872	-12.3	15 284	-18.7	4 588	19.1
		Total	5 265 551	-5.0	3 415 928	-2.1	1 849 623	-9.9

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

**Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1992**

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Airplanes – Avions	25 450	25 402	-0.2
Helicopters – Hélicoptères	1 433	1 502	4.8
Gliders – Planeurs	601	602	0.2
Balloons – Aérostats	382	402	5.2
Gyroplanes – Autogires	135	155	14.8
Airships – Dirigeables	2	3	50.0
Total	28 003	28 066	0.2

*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 – Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

**Table 8.2**

**Pilot Licences in Force in Canada, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane – Pilotes: hélicoptère et avion			
Private – Privé	31 626	31 491	-0.4
Commercial – Professionnel	10 340	9 991	-3.4
Airline transport – De ligne	8 786	9 128	3.9
Sub-total – Sous-total	50 752	50 610	-0.3
Glider – Planeur	5 494	5 654	2.9
Gyroplane – Autogire	11	16	45.5
Free balloon – Ballon libre	287	288	0.3
Ultralight – Ultraléger			
Private – Privé	1 461	1 630	11.6
Commercial – Professionnel	704	707	0.4
Total	58 709	58 905	0.3

*Figures are as of December 31 of each year. Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.*

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

**Notes to Users****Methodology and Data Limitations****General**

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

**Civil Aviation Financial and Operational Surveys****Coverage/Survey Universe**

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

**Survey Methodology**

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

**Notes aux utilisateurs****Méthodes et restrictions****Généralités**

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

**Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)****Couverture/univers des enquêtes**

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. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de ce niveau.

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 pendant la période indiquée.

**Méthodes d'enquête**

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. 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. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

**Survey Methodology Forms****Formulaires des méthodes d'enquête**

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètement	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenu et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aérien
	Statement/ Etat 10	Statement/ Etat 12	Statement/ Etat 20	Statement/ Etat 21	Statement/ Etat 30
	Statement/ Etat 10	Statement/ Etat 12	Statement/ Etat 20	Statement/ Etat 21	Statement/ Etat 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
	Trimestriel	Trimestriel	Annuel	Trimestriel et Annuel	Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
	Trimestriel	Trimestriel	Annuel	Trimestriel et Annuel	Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
	Trimestriel	Trimestriel	Annuel	Trimestriel et Annuel	Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. 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 the 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 fleet and operations.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
  - (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information 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. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

## 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

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. 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.

## 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 avisent 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

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.

- (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

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) 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-fille 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

code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

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

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.

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

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:

- Large hubs: Calgary, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Edmonton, Halifax, Montreal, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Regina, Saskatoon, St. Johns, Thunder Bay and Victoria.

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.

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:

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

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 précédant 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).

### Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1991 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1991 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1991 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1992 are shown in the following table with comparative 1991 data:

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. Étant 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).

### Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1991 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1991 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1991.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1991 sont également présentées.

	1991	1992	Change Variation	
			%	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	23	20	-13.0	Niveau II
Level III	72	77	6.9	Niveau III
Level IV	176	152	-13.6	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>275</b>	<b>253</b>	<b>-8.0</b>	<b>Total</b>

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- d) Estimates for non response totalled 5% in 1992.
- e) 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 247 carriers in 1992, 189 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 76.5% of all revenues reported.
- c) Pour l'année 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 2.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 5% en 1992.
- e) 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 247 transporteurs en 1992, 189 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 76.5% de toutes les recettes générées.

- f) 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 last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- g) In 1992, Canadian Airlines International Ltd. reduced their aircraft operations expenses by \$34.7 million due to a one-time federal fuel tax rebate. They also reduced their general administrative expenses by \$7.7 million due to a one-time pension adjustment. They also reduced their miscellaneous non-operating expenses by \$17.5 million due to a provincial recovery of sales tax on aircraft. Finally, they included restructuring costs of \$198.6 million in miscellaneous non-operating expenses.
- f) 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 pour 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.
- g) En 1992, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont réduit leurs dépenses d'exploitation des aéronefs de \$34,7 millions en raison d'un remboursement en une fois de la taxe fédérale sur le carburant. Ce transporteur a également réduit ses dépenses au titre de l'administration générale de \$7,7 millions en raison d'un ajustement en une fois sur les pensions. Il a également réduit ses dépenses hors exploitation de \$17,5 millions dû à un recouvrement provincial de la taxe de ventes sur les aéronefs. Enfin, des coûts de restructuration de \$198,6 millions ont été inclus dans les dépenses diverses hors exploitation.

## 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 expenses.** 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 exprès, 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.

## PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication	Quarter/Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/Période de référence
Year/Année			
		<b>Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel</b> <b>Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada</b>	
1992	4	Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 / Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983	1983-92
	3	The International Air Charter Market (Passengers) / Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)	1983-92
	2	Air Fare Indexes Versus Average Air Fares / Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens	1983-92
	1	Business Usage of Privately Registered Aircraft / Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés	1990
1991	4	Evolution of Air Fares for the top ten Canadian cities, Fourth Quarter of 1988-1991 / Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, Quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
	3	Five Years of Affiliate Networks / Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88

Publication	Quarter/ Date de publication	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année	Trimestre		
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		<b>Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur</b>	
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984, 86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88

Publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
		<b>Catalogue 51-205 Annual / Annuel</b> <b>Air Passenger Origin and Destination, Canada – United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada – États-Unis</b>	
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
		<b>Catalogue 51-206 Annual / Annuel</b> <b>Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne</b>	
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-90
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88

Publication	Quarter/ Date de publication	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année		Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens	
1991		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1987-91
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1987-91
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1987-91
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A Ten Years Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986). Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

## 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

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

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

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

March 1991

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM  
THE TRANSPORTATION DIVISION****Catalogue****Title****Canada****U.S.A.  
Etats-  
Unis  
\$****Other  
Autres**

			<b>PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS</b>			
			<b>Canada</b>	<b>U.S.A. Etats- Unis \$</b>	<b>Other Autres</b>	<b>Titre</b>
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00		Série spéciale de publications sur les transports
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 1993.	48.00	58.00	67.00		L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
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.

January 1992

Janvier 1992

# INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then **Canadian Social Trends** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, **Canadian Social Trends** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, **Canadian Social Trends** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, **Canadian Social Trends** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

## CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

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

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

# VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRÉ ORIGINALE ?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, **Tendances sociales canadiennes** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, **Tendances sociales canadiennes** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

**Tendances sociales canadiennes** présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

## TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ 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).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.





# ORDER FORM

Statistics Canada

**THANK YOU FOR YOUR ORDER!**





# CANADA'S ENVIRONMENT

Every day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of the ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

*Human Activity and the Environment* is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll see, for example, how the purple loosestrife and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.

**CASE STUDY:** A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.



Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-Economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

- resource consumption
- waste generation
- monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

- purchases of potential pollutants by Canadian households
- the importance of natural resources to the Canadian economy
- energy consumption by industry

**Order your copy today!**  
*Human Activity and the Environment*,  
(Catalogue No. 11-509E) \$35 in  
Canada, US \$42 in the United States  
and US \$49 in other countries.

**Write to:**  
Publication Sales, Statistics Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

If more convenient, FAX  
your order to:  
(613) 951-1584, or contact  
your local Statistics Canada  
Reference Centre listed in  
this publication.

For faster ordering call  
1-800-267-6677  
and use VISA or MasterCard.

# L'ENVIRONNEMENT DU CANADA

Vous lisez tous les jours des articles traitant de recyclage, de la pollution de l'eau, des émissions de gaz industrielles ou de la diminution de la couche d'ozone. Malheureusement, ces rapports sont trop souvent fragmentés et il devient difficile de se faire une parfaite idée de l'environnement physique du Canada.

*Activité humaine et l'environnement* est écrit afin de vous aider à comprendre les liens entre notre population, nos activités socio-économiques et notre environnement. Vous verrez, par exemple, comment les salicaires et les dreissna sont réparties à travers les eaux intérieures et quels en sont leurs effets.

**ÉTUDE DE CAS :** un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté, comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la population, les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, qui examine nos activités sous différents angles:

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

**Commandez votre exemplaire aujourd'hui!**  
*Activité humaine et l'environnement*, (n° de catalogue 11-509F) 35 \$ au Canada, 42 \$ (US) aux États-Unis et 49 \$ (US) dans les autres pays.

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

**Si vous le préférez, télécopiez votre commande au (613) 951-1584,** ou contactez votre centre de consultation régional de Statistique Canada, dont vous pouvez consulter la liste dans la présente publication.

Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votre carte Visa ou MasterCard.

## THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE



### SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

Deregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

#### *Trucking in Canada*

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. \$45 (plus GST) in Canada, US\$54 in the United States, and US\$63 in other countries.

#### *Rail in Canada*

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. \$45 (plus GST) in Canada, US\$54 in the United States, and US\$63 in other countries.

#### *Shipping in Canada*

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. \$41 (plus GST) in Canada, US\$49 in the United States, and US\$57 in other countries.

#### *Surface and Marine Transport Bulletin*

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. \$75 (plus GST) in Canada, US\$90 in the United States, and US\$105 in other countries.

#### *The Special Transportation Package*

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

**Best of all, you save 20% when you invest in all four publications!** Order the *Special Transportation Package* and pay only \$165 (plus GST) in Canada, US\$198 in the U.S. and US\$230 in other countries. Quote package number 10-234.

#### To order write:

Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

For faster ordering, call 1 800 267-6677, or fax (613) 951-1584. Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

## POUR TOUT SAVOIR SUR LES



### MARITIME ET TERRESTRE

### ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

La déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

#### *Le camionnage au Canada*

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. 45 \$ (TPS en sus) au Canada, 54 \$ US aux États-Unis et 63 \$ US dans les autres pays.

#### *Le transport ferroviaire au Canada*

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. 45 \$ (TPS en sus) au Canada, 54 \$ US aux États-Unis et 63 \$ US dans les autres pays.

#### *Le transport maritime au Canada*

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. 41 \$ (TPS en sus) au Canada, 49 \$ US aux États-Unis et 57 \$ US dans les autres pays.

#### *Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime*

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de 75 \$ (TPS en sus) au Canada, 90 \$ US aux États-Unis et 105 \$ US dans les autres pays.

#### *Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports*

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

**En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications.** Commandez la *série spéciale sur les transports* et ne payez que 165 \$ (TPS en sus) au Canada, 198 \$ US aux États-Unis et 230 \$ US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

#### Pour commander, écrivez à :

Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le 1-800-267-6677 ou télécopiez votre commande au (613) 951-1584. Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.